7/88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Dampf-Planeinsatz beendet



mosaik

Rückblick – Dampf in und um Elsterwerda

Bereits mit dem Fahrplanwechsel 1986 wurden die im Bahnbetriebswerk Elsterwerda beheimateten Dampfloks der Baureihe 52.8 zugunsten der modernen Traktion abgegeben. Zuletzt waren die Elsterwerdaer Dampfloks vorwiegend auf den Strecken nach Falkenberg, Senftenberg, Riesa und Ostrau eingesetzt.
Die Fotos sollen noch einmal an den Dampflokbetrieb dieses Bahnbetriebswerkes erinnern.

1



1 Kohle für die 52 8111 im Bw Elsterwerda. Am 30. Dezember 1984, als diese Aufnahme entstand, war von dem bevorstehenden strengen Winter noch nichts zu ahnen.

2 Eine der letzten Leistungen mit Dampfloks war der Güterzug 56386 von Riesa, der oft auch von Ostrau verkehrte, wie hier mit der 52 8020 am 2. September 1985.

3 Ständige Gäste in Elsterwerda waren bis zum Fahrplanwechsel 1985 auch die Nossener Loks der Baureihe 50^{35-37}. Am 13. September 1984 stand die 50 3540 abfahrbereit mit dem P 9937 in Elsterwerda.

4 Immer gepflegt und mit rotem Triebwerk war sie einst „Starlok" in Elsterwerda: die 52 8104. Hier mit dem Güterzug 58234 am 14. September 1984 an der Einfahrt vom Bahnhof Elsterwerda.

Text und Fotos: U. Miethe, Nienburg (S.)

2



3



4



inhalt

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Mit Beginn des Jahresfahrplans 1988/89 wurde der Planeinsatz der Dampflokomotive auf dem regelspurigen Streckennetz der Deutschen Reichsbahn offiziell beendet. Mehr über dieses zweifellos historische Ereignis lesen Sie auf den Seiten 2 und 3 dieser Ausgabe.
Unser Foto zeigt die Lokomotive 50 3523 in der Nähe von Oelsnitz (Erzgeb.) am 2. Mai 1987, wo es noch bis vor kurzem täglich dampfte.
Foto: M. Dietsch, Könitz

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 3. 6. 1988
Geplante Auslieferung: 7. 7. 1988
Geplante Auslieferung des Heftes 8/88: 8. 8. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Dipl.-Ing. Hans-Joachim Krauß,
Hauptingenieur der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin

Ein historisches Ereignis

Zur Beendigung des planmäßigen Einsatzes von regelspurigen Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn

In den ersten fünf Monaten dieses Jahres zogen bei der Deutschen Reichsbahn regelspurige Dampflokomotiven nur noch in einigen wenigen Fällen planmäßig Güterzüge. Schnell verringerte sich die Anzahl der täglich unter Dampf stehenden Maschinen. Mit Beginn des Jahresfahrplans 1988/89 schied nun bei der Deutschen Reichsbahn die regelspurige Dampflokomotive bis auf wenige Ausnahmen aus dem planmäßigen Dienst aus. (So werden von der zum Bw Halberstadt gehörenden Einsatzstelle Oschersleben noch befristet vor einigen Güterzügen Lokomotiven der BR 50.3 eingesetzt.) Ungeachtet dessen werden einige Dampflokomotiven auch noch in den nächsten Jahren für Heizzwecke oder im Rahmen der Elektrifizierung vor Betonmischzügen – vor allem im Winter – anzutreffen sein. Ebenso ist es nicht auszuschließen, daß bei notwendigen Überführungsfahrten zwischen den Bahnbetriebswerken oder zum Raw die eine oder andere Fahrt für die Beförderung eines Güterzuges genutzt wird. Dennoch ändert all dies nichts an der Tatsache, daß vor wenigen Wochen die Umstellung von Dampf- auf die E- und V-Traktion offiziell beendet worden ist. Dem einen oder anderen Leser wird sicherlich schon die historische Tragweite dieses Ereignisses aufgefallen sein: Vor fast 150 Jahren fuhr auf dem Territorium unseres Landes die erste Dampfeisenbahn auf einer vollständig fertiggestellten Strecke, und zwar zwischen Berlin und Potsdam.

Es ist unumstritten: Die Dampflokomotive hatte in den zurückliegenden 150 Jahren einen entscheidenden Einfluß auf die gesellschaftliche Entwicklung gehabt und sie im bis dahin nie gekannten Maße gefördert. Grund genug also, eine kleine Rückschau zu halten, nicht aber, um die Geschichte der Dampflok wiederzugeben. Denn das wurde an dieser Stelle und in zahlreichen anderen Veröffentlichungen zur Genüge getan. Deshalb wird im folgenden vor allem an einige Aspekte der Entwicklung nach 1945 erinnert. Doch zunächst ein kurzer Blick in die Zeit davor.

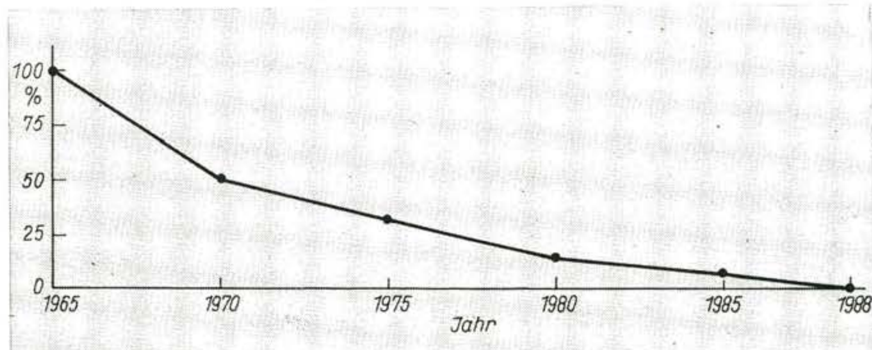
Das sich schnell ausbreitende Eisenbahnnetz, die ständig steigenden Transportanforderungen und die zunehmenden Geschwindigkeiten führten zum Bau von immer größeren und leistungsfähigeren Lokomotiven. Die Kessel wurden größer und leistungsfähiger, die Zahl der gekuppelten Achsen stieg bis auf fünf oder sogar sechs. Um die Jahrhundertwende schließlich trat der Heißdampf seinen Siegeszug an. Die Verbund- bzw. Vierzylinder-Verbundlokomotiven sorgten für eine höhere Wirtschaftlichkeit. Viele Sonderbauarten, wie Zahnradlokomotiven, Gelenklokomotiven (Mallet, Fairlie u. a.) sowie Hoch- und Mitteldrucklokomotiven, waren Meilensteine der Dampflokomotiventwicklung. Sie nahmen Einfluß auf eine bessere Kurvenläufigkeit und den thermischen Wirkungsgrad der Dampflokomotive. Den Höhepunkt in der deutschen Dampflokomotiventwicklung verkörperten die stromlinienverkleideten Schnellfahrlokomotiven der Baureihe 05 der DRG (Die Lokomotive 05 002 erreichte am 11. Mai 1936 auf der Strecke Berlin–Hamburg mit einem Schnellzug von 200 t eine Geschwindigkeit von 200,4 km/h.) sowie die Lokomotiven der Baureihen 06 und 45. Diese Maschinen ließen aber gleichzeitig die Leistungsgrenze der Dampflokomotive bei Anwendung der Wagnerschen Einheitslok-Baugrundsätze erkennen, die mit maximal 3 000 PS indizierter Kesselleistung festgeschrieben werden mußte.

Nach dem zweiten Weltkrieg war der größte Teil der Dampflokomotiven auf dem Gebiet der heutigen DDR zerstört. Mit großen Anstrengungen gelang es, die Dampflokomotiven schrittweise instand zu setzen. Ende 1946 gehörten zum Betriebspark hier wieder 4 800 Lokomotiven. Der Bestand wuchs bis zum Ende der 50er Jahre auf rund 6 000 Lokomotiven an. In den Nachkriegsjahren setzte sich der Lokomotivpark aus etwa 160 Baureihen und Gattungen zusammen, wobei viele noch aus der Länderbahnzeit stammten. Um die Leistungsfähigkeit des Maschinendienstes zu erhöhen, wurde nicht nur die Instandhaltung verbessert. Damit einher ging die sogenannte Gattungsbereinigung. Wenige Baureihen konzentrierte man unter Beachtung der Zugförderungsaufgaben in einem Bahnbetriebswerk. Die einzelnen Baureihen beheimatete man im Rahmen der Spezialisierung in bestimmten Reichsbahnausbesserungswerken. Dadurch konnte die Zahl der Baureihen auf ein Drittel je Rbd gesenkt werden. Gleichzeitig wurden systematisch Splitter-Baureihen ausgesondert. Außerdem verringerte sich die Anzahl der Baureihen und Gattungen innerhalb von zehn Jahren auf 50.

Nunmehr stand die Leistungssteigerung des Dampflokomotivparks im Vordergrund. Das betraf eine geringere Instandhaltungszeit ebenso wie eine ständig steigende störungsfreie Loklaufleistung. Sowjetische Neuerermethoden halfen auch in den Reichsbahnausbesserungswerken, die Qualitätsarbeit zu verbessern. Erinnert sei an die Lokpflegemethode Lunin, die in der organisierten Lokpflege der festbesetzten Lokomotiven bestand und der sich Ende 1952 bereits 85 % aller Lokbrigaden angeschlossen hatten. (Ein roter Blechwimpel am Führerstand außen verwies auf die erfüllten Aufgaben.) Mit Hilfe des Bataisker Verfahrens konnten die Planarbeiten an einer Lokomotive auf ein halbes Jahr aufgeteilt werden. (Kolben- und Bremsuntersuchungen waren halbjährlich durchzuführen.)

Darüber hinaus führten bis 1960 das Umwälzauswaschverfahren, das feuerlose Anheizen, die innere Kesselspeisewasseraufbereitung und viele weitere kluge Vorschläge, gepaart mit aufopferungsvollen Arbeitsleistungen der Eisenbahner, zu einer Senkung des Bw-Unterhaltungsstandes auf die Hälfte gegenüber den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg.

Es darf aber auch jene Zeit nicht vergessen werden, als durch das Ausbleiben von Steinkohle aus dem Ruhrgebiet die Lokfeuerung auf Braunkohle umgestellt werden mußte. Trotz der hohen physischen Anstrengungen der Heizer – teilweise waren die Lokomotiven mit zwei Heizern besetzt – blieb nichts anderes übrig, als die Fahrzeiten zu verlängern und die Buchfahrplanlasten herabzuset-



Prozentualer Anteil der Dampflokomotiven an den Zugförderungsleistungen der DR während der Traktionsumstellung von 1965 bis 1988

Dresdner „Beiträge zur postgeschichtlichen Forschung"

Vom Bezirksarbeitskreis Postgeschichte des Philatelistenverbandes Dresden werden in dieser Schriftenreihe jährlich in einem Heft entsprechende Forschungsergebnisse veröffentlicht, die auch für Modelleisenbahner und Fans des Eisenbahnwesens im allgemeinen von Interesse sein dürften. Bisher sind in dieser Schriftenreihe erschienen:
Heft 1 „Zur Heimat- und Postgeschichte von Hainsberg/Sa. und Umgebung", die Postorte Tharandt, Somsdorf, Coßmannsdorf, Rabenau und Hainsberg bzw. Hainsberg-Deuben betreffend, zum Preis von 8,– Mark.
Heft 2 mit drei Beiträgen: „Dresden 8012 – ein Postamt", „Tharandts erster Postverwalter" und „Die Sächsischen Gitternummernstempel – ihre Inkraftsetzung und derzeitige Zuordnung zu den Bezirken der DDR" zum Preis von 4,70 M. Beide Hefte, mit viel Illustrationen, sind z. Z. noch erhältlich (Versandkosten 0,50 M).
Im Oktober dieses Jahres erscheint Heft 3 „Die Bahnpost auf der Strecke Hainsberg–Kipsdorf", etwa 80 Seiten, illustriert, zum Preis von 5,– M und Versandkosten. Interessenten sind gut beraten, ihren Bedarf bereits jetzt, bevor die Auflage vergriffen ist, anzumelden. Bestellungen für alle Hefte sind zu richten an: PHILATELISTENVERBAND der DDR, BAK Postgeschichte, Ackermannstraße 3/002, Dresden, 8020.

Karnevalclub bittet um schnelle Hilfe

Der Niederauer Karnevals-Club möchte in der kommenden Karnevalssaison einer 150jährigen Eisenbahn die Reverenz erweisen. Gemeint damit ist die Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Zur Anfertigung der Dekoration und des Programmzubehörs benötigen wir dringend Bildmaterial.
1. Alle Ansichten der Lokomotive SAXONIA
2. Abbildungen des Bahnhofs Niederau um 1900
3. Abbildungen vom Oberauer Tunnel und der ehemaligen Station Oberau.
Wenn Sie uns Eisenbahnfreunden helfen könnten, wären wir Ihnen sehr dankbar. Das Material benötigen wir etwa fünf Wochen und werden es danach unversehrt an den Eigentümer zurücksenden.
In den Kreisen Meißen, Riesa und Großenhain würden wir das Material selbst abholen und auch zurückbringen.
Frank Friedrich
Präsident des NKC
Weinböhlaer Str. 14
Niederau
8254

AG 7/44 Wernigerode zog Bilanz

Alle zwei Jahre führen die Freunde der AG 7/44 des DMV ihre Wahlversammlung gemäß dem Verbandsstatut durch. So auch vor wenigen Wochen. Dazu konnten sie als Gast recht herzlich den Sekretär des Bezirksvorstandes, Heinz Sperling, begrüßen. Der Vorsitzende der AG 7/44 zog in seinem umfangreichen Rechenschaftsbericht Bilanz über das Erreichte in der vergangenen Wahlperiode. Besonders hob er das hohe Engagement der Freunde in Vorbereitung und Durchführung des 100jährigen Jubiläums der Selketalbahn im vergangenen Jahr hervor. Kassierer Bernhard Krause legte den Mitgliedern einen Kassenbericht vor.
Künftig wollen die Eisenbahnfreunde vor allem die Geschichte ehemaliger Kleinbahnen in der näheren Umgebung weiter erforschen und die Ergebnisse möglichst vielen Interessenten zugänglich machen. Außerdem bemühen sich die AG-Mitglieder um den Erhalt des Schmalspurpersonenwagens 900-474. Er soll später einmal als Gesellschaftswagen auf dem Harzer Schmalspurnetz eingesetzt werden. Ein entsprechender Antrag dazu wurde von den Modelleisenbahnern bereits gestellt. Ebenfalls wollen die Freunde den ehemaligen Triebwagen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, der als Eisenbahnmuseumsfahrzeug am Bahnhof Wernigerode Westerntor steht und ein klägliches Dasein fristet, pflegen.
Die Freunde Hans Röper (AG-Vorsitzender) und Bernhard Krause wurden erneut in ihrer Funktion bestätigt. Als stellvertretender AG-Vorsitzender fungiert nun Freund Wilfried Karge.
R. Siemß, Hecklingen

---

zen. Der tägliche Aktionsradius verringerte sich bei Güterzuglokomotiven auf 150 km. Hinzu kamen zahlreiche Brände durch Funkenflug. Die Einführung des „toten Feuerbettes" und andere technische Maßnahmen verbesserten die Situation. Trotzdem blieben die Arbeitsbedingungen für die Lokpersonale und Betriebsarbeiter sehr hart. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre stand dann Steinkohle aus der UdSSR und der VR Polen zur Verfügung.
Auf der Grundlage der 1954 gebauten 1'Dh2-Schlepptenderlokomotive 25 001 mit Mischvorwärmer und Stokerfeuerung, die ursprünglich als Universallok projektiert war (ein zweites Exemplar, die Lok 25 1001, war mit Kohlenstaubfeuerung ausgerüstet) wurde ein Dampflokomotiv-Neubau-Typenprogramm entwickelt. Der damalige VEB Lokbau „Karl Marx" Babelsberg produzierte auf dessen Grundlage 360 Dampflokomotiven der Baureihen 65.10, 83.10, 23.10, 50.40 und 99 (für die Spurweiten 750 und 1 000 mm). Wegen des bevorstehenden Traktionswechsels wurde am 28. September 1960 mit der Lok 50 4088 der Dampflokbau für die Deutsche Reichsbahn beendet. Dennoch konnte auf die Dampflokomotive noch lange nicht verzichtet werden. Deshalb wurde bereits in den 50er Jahren damit begonnen, zahlreiche Lokomotiv-Baureihen zu rekonstruieren oder zu modernisieren.
Bereits 1950 baute man unter Leitung des Nationalpreisträgers Hans Wendler die ersten Lokomotiven auf Kohlenstaubfeuerung um. Ihnen folgten bis 1956 etwa 130 Lokomotiven der Baureihen 17, 44, 52 und 58.
Die anläßlich des 10. Jahrestages der DDR im Oktober 1959 durch eine sozialistische Arbeitsgemeinschaft des Bw Halle G versuchsweise auf Ölhauptfeuerung umgerüstete 44 195 war die Grundlage für den Umbau von über 200 Lokomotiven der Baureihen 01.5, 03.10, 44, 50, 95 und 99 (Harzquerbahn) auf Ölhauptfeuerung.
Mehr als 600 Lokomotiven wurden bis 1967 mit dem Giesl-Ejektor ausgerüstet. Er ermöglichte, den spezifischen Kohleverbrauch auf 8 bis 10 % zu senken.
Viele verschlissene Dampflokomotiven waren in den 60er Jahren trotz des begonnenen Traktionswechsels unentbehrlich. Sie erhielten Generalreparaturen. Dabei mußten komplette Bauteile völlig erneuert werden. Außerdem wurden im Interesse einer höheren Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit bis 1965 mehr als 660 Lokomotiven der Baureihen 01, 03, 03.10, 18, 19, 23, 39 (22), 41, 50, 52 und 58 rekonstruiert. Sie bekamen dabei neue, vollständig geschweißte Verbrennungskammer-Ersatzkessel mit höherer spezifischer Heizflächenbelastbarkeit. Dadurch veränderte sich das Aussehen dieser Maschinen teilweise erheblich.
In der zweiten Hälfte der 60er Jahre begann dann die konzentrierte Ablösung der Dampflokomotive.
Daß sich die Traktionsumstellung über rund 20 Jahre hinzog, war ursprünglich nicht vorgesehen. Doch die ständig gestiegenen Zugförderungsleistungen und das Ansteigen der Kosten für flüssige Energieträger machten es notwendig, die regelspurige Dampflok bis in unsere Tage im Zugdienst zu nutzen.
Wenn auch nunmehr die Dampflokomotive aus dem planmäßigen Zugdienst auf Regelspurstrecken ausgeschieden ist, sollte dieser Tatsache keine Träne nachgeweint werden. Die moderne Technik ist für ein leistungsfähiges Transportunternehmen wie die Deutsche Reichsbahn unumgänglich.
So wurden bisher über 1 500 Rangierlokomotiven der Baureihen 101/102 und 105/106, mehr als 1 000 dieselhydraulische Zugdienstlokomotiven der Baureihen 110 bis 118 aus der DDR-Produktion, nahezu 1 200 dieselelektrische Lokomotiven der Baureihen 120–142 aus der Sowjetunion, 200 dieselhydraulische Lokomotiven der Baureihe 119 aus der Sozialistischen Republik Rumänien und mehr als 1 000 Elloks der Baureihen 211, 242, 243, 250 und 251 aus der DDR-Produktion in Dienst gestellt.
Und dennoch: Der Eisenbahnfreund wird auch künftig auf seine Kosten kommen können. Neben den eingangs erwähnten zufälligen bzw. fallweisen Einsätzen von regelspurigen Dampflokomotiven und den Schmalspurlokomotiven sorgen künftig auch rund 20 betriebsfähige Museumslokomotiven für viel Dampf bei Sonderfahrten.

Uwe Köhler (DMV), Leipzig

100 Jahre Kiesbahn Leipzig-Lindenau

Die große Zeit der gemeinhin als Feldbahn bezeichneten Werk- und Grubenbahnen ist längst vorbei. Doch selbst in ihrer Blütezeit war deren Existenz meist nur von kurzer Dauer. Erreicht solch eine Bahn in unseren Tagen ihr 100. Jubiläum, ist das schon eine kleine Sensation. In diesem Jahr nun feiert die Kiesbahn Leipzig-Lindenau dieses seltene Fest. Beinahe wäre es aber spurlos an der Bahn vorübergegangen. Doch die Interessengruppe „Feldbahn" der AG Modelleisenbahn im Pionierhaus „Paul Derfurt" hatte im Rahmen des 16. Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" damit begonnen, die Geschichte der Kiesbahn zu erforschen. Die dabei entstandene Dokumentation bildet die Grundlage für den nachfolgenden Beitrag.

Der Vater der Bahn

Mitte des 19. Jahrhunderts wurden auch die deutschen Städte aus ihrem feudalen Dornröschenschlaf geweckt. Eine Welle der Industrialisierung breitete sich über sie aus. Vielfach kamen die Initiativen dazu von einflußreichen Persönlichkeiten des Bürgertums. Eine solche war in Leipzig Dr. Karl Heine. Mit unternehmerischem Weitblick erkannte er frühzeitig die Bedeutung eines Industriekomplexes und seine Anbindung an alle modernen Verkehrsträger. Dr. Karl Heine war es auch, der erstmals die Gleise der Eisenbahn bis in die Werkhallen legen ließ. Sein Wirken für den Bau des vom Bahnhof Leipzig-Plagwitz ausgehenden Anschlußbahnnetzes brachte einen bedeutenden Fortschritt zur Erschließung dieses Einzugsgebietes. Und noch heute gehören diese Bahnanlagen zu den bedeutendsten in Leipzig.

Weniger bekannt ist dagegen sein „Elster-Saale-Kanal-Projekt". Wohl deshalb, weil ihm kein Erfolg beschieden war. Schon 1856 begannen erste Ausschachtungsarbeiten, und 1864 wurde auf dem ersten Teilstück die Personendampfschiffahrt eröffnet. Ende 1887 erreichte die Kanalbaustelle die Lindenau-Schönauer Flur. Der hier vorgefundene erstklassige Kies veranlaßte Heine, das Gebiet in eine große Kiesgrube zu verwandeln. Dazu mußte das Grundwasser gesenkt und deshalb der bereits fertiggestellte Kanalabschnitt tiefer gelegt werden. Während ursprünglich die Erdmassentransporte mit Schubkarren, Fuhrwerken und Lastkähnen bewältigt werden mußten, wurde für diese Zwecke nun auf dem Planum des trockengelegten Kanalgrundes eine 800-mm-spurige Feldbahn angelegt. Das war zugleich die Geburtsstunde der Kiesbahn. Die in großer Anzahl beschafften hölzernen „Kipplowries" wurden zunächst von Pferden und Menschen bewegt.

Dr. Karl Heine gründete dann im Mai 1888 die „Leipziger Westend-Baugesellschaft – Bauland, Baustoffe, Fuhrgeschäft, Landwirtschaft" (LWB) zur Fortsetzung seines Werkes. Knapp drei Monate danach verstarb er im 69. Lebensjahr.

Lausbubenstreiche

Nach Abschluß der Ausschachtungsarbeiten im Frühjahr 1889 wurde die Feldbahn dem Sandgrubenbetrieb fest zugeteilt. 1891 nahm das Mörtelwerk der LWB den Betrieb auf. Dieses damals noch direkt an der Kiesgrube liegende Werk mit seiner Anbindung an Eisenbahn-, Straßen- und Wassernetz war lange Zeit eine beispielgebende Einrichtung im Baugewerbe. Die Feldbahn übernahm nicht nur die Kiestransporte; sie diente außerdem dem innerbetrieblichen Transport.

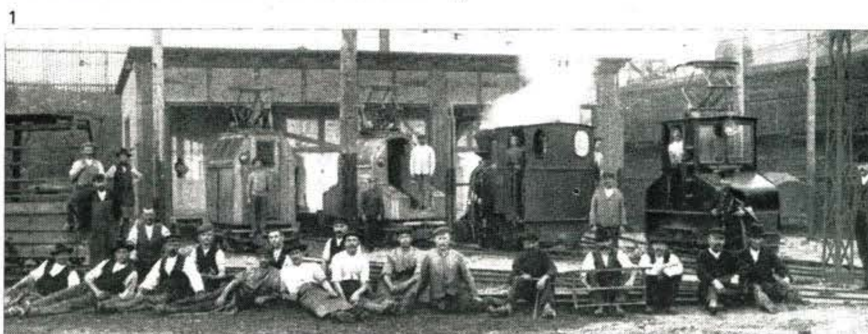
1896 und 1897 wurde im Zuge der Lützner Straße die Luisenbrücke als letztes Bauwerk im Zusammenhang mit dem Kanal errichtet. Nach ihrer Fertigstellung mußte der Kiesgrubenbetrieb auf die andere Seite der Lützner Straße verlegt werden. Mit diesem Bauwerk sind die wohl kuriosesten Geschehnisse in der Geschichte der Kiesbahn verbunden: Nur kurze Zeit beförderte die Bahn den für das Mörtelwerk benötigten Kies unter der Brücke hindurch. Dann plötzlich untersagten die Leipziger Stadtväter aus heute nicht mehr klärbaren Gründen dies der LWB. Nun war guter Rat teuer, denn ohne Kies lief im Mörtelwerk nichts. Da die Bahn nach wie vor mit Pferden betrieben wurde, kamen Rampen zur Lützner Straße nicht in Frage. Man kam

1 Bereits 1906 konnte man sich vor dieser ansehnlichen Lokparade präsentieren. Der Lokschuppen wurde später noch um je einen Stand auf jeder Seite erweitert.

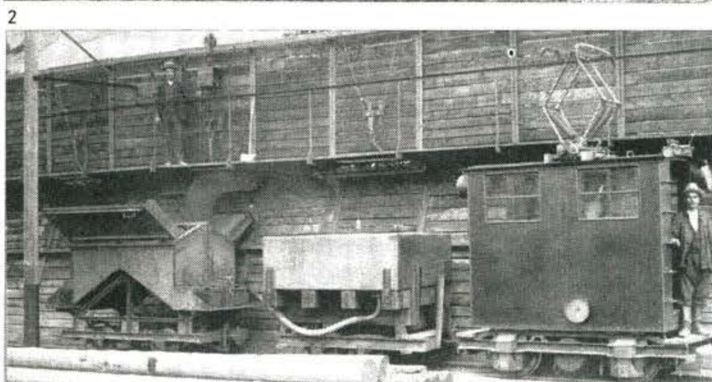
2 Dampfbaggerversorgung an der Kohlenladestelle des Mörtelwerkes im Jahre 1914. Die Ellok ist die linke auf Abb. 1. Sie wurde 1896 gebaut, erhielt 1908 einen neuen Aufbau und verrichtete bis 1968 zuverlässig ihren Dienst. Der an der Seite befindliche „Teller" ist die Warnglocke.

3 Ein Blick in die Ufersandgrube im Jahre 1927. Interessant ist die am Grubenrand stehende Henschellokomotive. Nachrutschende Ränder sorgten damals oft für böse Überraschungen. Bemerkenswert sind auch der Dampfkran und die Lastkraftwagen.

1



2



3



auf einen raffinierten, an Keckheit wohl kaum zu überbietenden Hilfsplan. Kurzerhand wurde längs durch den Brückenpfeiler eine 12 m lange Durchfahrt eingehauen, gerade so groß, daß Pferd und „Kipplowries“ hindurch paßten. Danach wurde wieder fleißig Kies gefahren. Natürlich bekam das irgendwann der Rat der Stadt zu Ohren. Die LWB wurde zur Rede gestellt. Die machte den hohen Rat aber darauf aufmerksam, daß der LWB zwar der Transport des Kieses durch die Brücke, nicht aber durch deren Pfeiler verboten war. Nach einigem Hin und Her durfte die alte Streckenführung wieder benutzt werden. Der Durchgang wurde wieder gewissenhaft verfüllt, doch die zugemauerten Portale der Pfeiler erinnern noch heute an diesen Streich von damals.

Nun mit Lokomotiven

Die ständig steigenden Fördermengen, insbesondere nach dem Bau der großen Bahnversandanlagen, machten eine Umgestaltung des gesamten Betriebes notwendig. In der Elektrifizierung sah man den effektivsten Weg der Modernisierung. Nach dem Bau einer eigenen Energiezentrale 1903 wurden die Mörtelmischmaschinen und kurz darauf auch kurze Teilstücke der Kiesbahn elektrisch betrieben. Die beiden ersten Elloks sollen gebraucht von einer Bochumer Zeche erworben worden sein. Diese Maschinen nahmen den Fahrstrom von einer seitlich angeordneten Fahrleitung mittels eines Schlittens ab. Im Bereich der Weichen mußte dann per Hand der Schlitten auf die andere Leitung gesetzt werden. 1905 und 1906 wurde dann die übliche Fahrleitung installiert und der Gleichstrom (250 V) mittels Scherenstromabnehmer weitergeleitet. Die erste Dampflokomotive lieferte 1905 die Firma Borsig an die LWB. Sie blieb 20 Jahre lang ein Einzelgänger. Die Holzwagen („Kipplowries“) wurden nach und nach gegen Muldenkipper aus Stahl ersetzt. In kurzer Zeit kamen außerdem drei SSW-Elloks hinzu. Diese Maschinen bildeten lange Zeit das Rückgrat der Bahn. Obwohl schon sehr früh auch Lastkraftwagen zum Kiestransport herangezogen wurden, konnten sie die Bahn nicht verdrängen. Zu Beginn des ersten Weltkriegs mußten alle Lastkraftwagen an die Heeresverwaltung abgegeben werden. Die Bahn blieb aufgrund ihrer absonderlichen Spurweite und der Traktionsart davon verschont.

Großabnehmer der LWB war bis 1915 übrigens die Königlich-Sächsische Staatseisenbahn, die von hier große Mengen des gesiebten Kieses als Gleisbettungsmaterial für ihre Strecken und Bahnhöfe bezog. Weiterhin wurden Sand und Kies auch auf Frachtkähne verladen, um die damals im Einzugsgebiet des „Karl-Heine-Kanals“ wie Pilze aus dem Boden schießenden Wohn- und Industrieplätze zu versorgen. Die Förderleistungen stiegen nach dem ersten Weltkrieg wieder rasch an. 1925 wurden neue Fahrzeuge beschafft. Um den erhöhten Bedarf an Energie decken zu können, mußte außerdem eine Hilfszentrale errichtet werden. Neue Abbaubagger erforderten den Ausbau des Werkbahnnetzes.

4



5



4 1963 entstand diese Aufnahme. Sie zeigt eine der beiden 1927 gelieferten Henschel-Lokomotiven.
5 Ein Jahr später wartete die ehemalige Lokomotive 38 auf ihre Verschrottung.
Fotos: Sammlung Zentralarchiv des Baukombinates Leipzig (1–3); M. Malke, Leipzig (4 und 5)

Tabelle 1 Dampflokomotiven der LWB bzw. KML

Nr. KML	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Spurweite	PS	Verbleib
–	Cn2t	Borsig	1905	5635	800		vor 1925
1	Bn2t	Borsig	1925	11897	800	40	1963
2	Bn2t	Henschel	1927	20789	800	60	1965
3	Bn2t	Henschel	1927	20790	800	60	1965
	Bn2t	Henschel	1936	23020	800	60	1965, bis 1969 noch Heizlok
38	Bn2t	Henschel	1942	25211	800	70	1964
39	Bn2t	Krauss			800	50	1965
21	Bn2t	LKM	1951		800	70	1965, bis 1967 noch Heizlok
	Bn2t				700		1953
33	Bn2t	LKM	1955		600	70	1963 zur Kiesgrube Leipzig-Großzschocher umgesetzt
34	Bn2t	LKM	1955		600	70	wie 33
42	Bn2t	LKM	1961		600	50	wie 33
	Bn2t	LKM			600	50	wie 33
	Bn2t				600		ehemalige Trümmerbahnloks – eine dort Nr. 13, +
	Bn2t				600		

Tabelle 2 Diesellokomotiven der LWB bzw. KML

Nr. KML	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Spurweite	Typ	PS	Verbleib
	Bdm	O&K		7566	800	LD2		+ vor 1953
	Bdm	O&K		9231	800	MD2		+ vor 1953
	Bdm	O&K/Eigb.	1946	–	800	–		+ vor 1953
	Bdm	O&K/Eigb.	1946	–	800	–		+ vor 1953
26	Bdm	LKM	1954	219103	800	Ns3e	60	in Betrieb
27	Bdm	LKM	1954	219104	800	Ns3e	60	in Betrieb
40	Bdm	LKM	1956	249182	800	Ns3e	60	in Betrieb
25	Bdm	LKM	1953	48368	600	Ns2h	30	an Kiesgrube Leutzsch umgesetzt
	Bdm	LKM			600	Ns2f	30	

Es gab mindestens noch drei weitere Diesselloks auf der 600-mm-spurigen Bahn; nähere Angaben unbekannt.

Unter faschistischer Herrschaft

Seit 1933 war auch die LWB in die faschistische Kriegsvorbereitung einbezogen. Im Rahmen des Autobahnbaus wurde der Abbaubetrieb wesentlich erweitert. Damit einher ging die Erweiterung des Gleisnetzes und des Fahrzeugbestandes der Kiesbahn. Auch der Kanal- und Hafenbau wurde von den faschistischen Machthabern wieder aufgegriffen. Zur Errichtung des Hafenbeckens wurde 1938 das Kiesgrubengelände der LWB enteignet. Der nun erforderliche Neuauf-

schluß ließ das Streckennetz der Schmalspurbahn um einen weiteren Kilometer wachsen. Bei dieser Verlagerung entstanden auch zahlreiche Kunstbauten, da eine niveaugleiche Kreuzung mit dem Netz der Hafenbahn vermieden werden sollte. Die Faschisten mußten dann aber, bedingt durch die intensiven Kriegsvorbereitungen, den erst für propagandistische Zwecke groß aufgelegten Bau aufgeben.
In den Kriegsjahren selbst wurde der Abbaubetrieb noch wesentlich gesteigert. Die Materialien benötigte man für Luftschutzbunker und ähnlich geartete Bauwerke. Nur kurzzeitig war der Betrieb während der Kampfhandlungen zur Befreiung Leipzigs vom faschistischen Joch eingestellt.

Der Neubeginn

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus konnte sofort mit dem Kiesabbau und der Mörtelproduktion begonnen werden. Nicht ein Fahrzeug oder Förderbagger ist in den Kriegswirren verlorengegangen. So waren Leipzigs Stadtväter in der glücklichen Lage, diesen Betrieb beim Wiederaufbau der teilweise stark zerstörten Stadt voll zu nutzen.
Durch die Bodenreform wurde das Eigentumsland der LWB am 23. Januar 1946 in Volkseigentum überführt. Der Kiesgruben- und Mörtelwerkbetrieb unterstand jetzt dem Städtischen Aufbauamt. Auch benachbarte Gruben der Schönauer Flur, die vorher anderen Privatunternehmern gehörten, kamen durch die Bodenreform in Volkes Hand und wurden den ehemaligen LWB-Gruben angegliedert. Dadurch war ein Abbaugebiet entstanden, das über Jahre zu den größten in der DDR zählte. Die Werkbahn verband nun vier Gruben mit den Wasch- und Sortiereinrichtungen sowie den Verladeanlagen für die Eisenbahn, Lastkraftwagen und Straßenbahn sowie dem Mörtelwerk. Ab 10. August 1947 wurde der Betrieb dem städischen Bauhof zugeteilt. Die Transportmengen stiegen ständig. Der geförderte Kies wurde auch dringend benötigt. Leipzig lag zu 25 % in Schutt und Asche, viele Menschen brauchten wieder ein Dach über dem Kopf. Die Bahn war zur Lebensader des Neuaufbaus geworden. Zahlreiche provisorische Verladeanlagen entstanden, um den Bedarf decken zu können. 1951 wurde dann für den Abraumtransport eine 600-mm-spurige Bahn aus dem um diese Zeit frei gewordenen Trümmerbahnmaterial errichtet. Zuvor diente bereits eine kurze Bahn mit einer Spurweite von 700 mm diesem Zweck, die dann aber abgebaut wurde. Die Sand- und Kiestransporte stiegen auf der 800-mm-spurigen Werkbahn weiter an. Am 1. Januar 1952 wurden Grube und Mörtelwerk selbständig. Sie firmierten fortan als VEB Kies- und Mörtelwerke Leipzig (KML).

Drei Traktionsarten gleichzeitig

Die ständig steigenden Beförderungsaufgaben waren in den 50er Jahren mit den vorhandenen Fahrzeugen nicht mehr abzudekken. So wurden in dieser Zeit je fünf neue Dampf- und Diesellokomotiven sowie mehr als 100 Muldenkipper für beide Spurweiten beschafft.
Allein auf der 800-mm-Bahn waren dann bis zu 15 Triebfahrzeuge gleichzeitig im Einsatz – und das auf einer Streckenlänge von maximal 4 km! Der Eisenbahnfreund hätte damals seine helle Freude gehabt. Auf der Regelspur eine 94er des Bw Leipzig-Plagwitz beim Bedienen der Anschlüsse, und auf den Werkbahngleisen kam alle paar Minuten ein Triebfahrzeug einer anderen Traktionsart und anderen Alters. Alles war hier vertreten: von den Elloks aus dem Jahre 1896 bis zur nagelneuen Ns3-LOWA-Diesellok. Auf der 600-mm-spurigen Bahn dampften Trümmerbahnoldtimer neben schmucken LOWA-Neubaudampfloks. Mit etwas Glück konnte man auch eine Bremssandverladung über die Schüttrampe der Straßenbahn erleben. Der Anschluß, ohnehin nur selten genutzt, wurde Ende der 50er Jahre aufgegeben. Mehr und mehr gewannen die Lkw-Rampen für den Kiesumschlag von der Bahn an Bedeutung.

Nach der Blüte das Verwelken?

Anfang der 60er Jahre tauchte im Bauwesen ein Begriff auf, der auch an der Kiesbahn nicht spurlos vorübergehen sollte: die Plattenbauweise. Statt Ziegeleien und Mörtelwerke gab es plötzlich Plattenwerke. Die Fördermengen in den Gruben der Schönauer Flur gingen dadurch allmählich zurück. Zuerst wurde die 600-mm-Bahn abgebaut. 1965 konnte dann der Dampflokbetrieb aufgegeben werden. Einige der Dampfloks dienten noch einige Zeit Heizzwecken, andere wurden an Ort und Stelle zerlegt. Auch der Ellok-Betrieb hielt sich nur drei Jahre länger. Billige Öl- und Dieselpreise, aber auch eine höhere Reparaturanfälligkeit ließen den teils betagten Maschinen keine Chance mehr. Von nun an übernahmen die drei Ns3-Diesellloks den gesamten Verkehr.
Das Mörtelwerk stellte 1967 den Betrieb ein. Die veralteten Anlagen konnten mit dem modernen Baugeschehen nicht mehr mithalten. Dadurch waren auch die Sandtransporte zum Werk überflüssig geworden. Da aber die Lokomotiven im Werk unterhalten werden mußten, blieb das Gleis für Überführungsfahrten erhalten. Mit der Bildung sozialistischer Großbetriebe gehörte die Bahn verschiedenen Rechtsträgern. 1976 wurde das Gleis zum Mörtelwerk abgebaut. Damit erfuhr das Streckennetz erstmals eine wesentliche Reduzierung. Ein neuer Lokschuppen entstand an der Siebanlage. 1978 sollte die Bahn endgültig stillgelegt werden, da die letzte noch betriebene Kiesgrube erschöpft war.

Es geht doch weiter!

Die Stillegungspläne der Werkbahn wurden aber mit der Übernahme des Betriebes durch den VEB Ingenieurbau Leipzig vereitelt. Ausschlaggebend war die chemische Zusammensetzung des in der Schönauer Flur geförderten Kieses. Man entschied sich für einen Neuaufschluß. Der VEB Ingenieurbau begann dann sofort mit der längst fälligen Erneuerung der Gleisanlage. So wurden erstmals Schienen und Weichen der Form S 49 und schwerer K-Oberbau eingeführt. Der Wagenpark wurde durch 30 neue Muldenkipper modernisiert. Die Dieselloks erhielten 1986 und 1987 neue luftgekühlte 4VD-Motore. Damit ist ihr Einsatz auch künftig gewährleistet. Die aus durchschnittlich elf Muldenkippern bestehenden Züge transportieren heute 430 bis 500 t Kies pro Tag. Untersuchungen haben ergeben, daß noch etwa 17 ha abbauwürdige Fläche vorhanden sind. Damit ist der Kiesbahnbetrieb etwa bis zur Jahrhundertwende gesichert. Doch schon ist der Plan zur Umgestaltung der dann ehemaligen Kiesgruben zum Naherholungsgebiet „Schönauer Lachen" fertig. Sicher leistet die Bahn beim Aufbau dieser neuen Erholungsstätte dann ihre letzten Einsätze. Verständlicher Wunsch von uns „Kiesbahnenthusiasten" ist es, in diesem dann größten Leipzig-Grünauer Naherholungsgebiet der Schmalspurbahn ein Denkmal zu setzen. Sie hat es schließlich verdient.

Tabelle 3 Elloks der LWB bzw. KML

Nr. KML	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabriknummer	Motortyp	U/min	Gesamtleist.	Antriebsart	Verbleib
–	Bo	Linke	1897			860	15 kW	Vorgelege	+ vor 1922
13	Bo	Linke	1896			860	15 kW	Vorgelege	+ 5. 1. 68
14	Bo	SSW	1907	326	gD26p*)	700	31 kW	Tatzlager	+ 1968
15	Bo	SSW	1906	236	gD26p*)	700	31 kW	Tatzlager	+ 1968
16	Bo	SSW	1909	449	gD26p*)	700	31 kW	Tatzlager	+ 20. 8. 67
17	Bo	SSW	1928	2451	Df261e	600	37 kW	Tatzlager	+ 1969
18	Bo	SSW	1938	3363	DF261es	780	47 kW	Tatzlager	+ 1969

*) Übersetzung: 1:8,12

Legende:
LKM – VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg, KML – VEB Kies- und Mörtelwerk Leipzig, O&K – Orenstein & Koppel, SSW – Siemens-Schuckert-Werke, Eigb – Eigenbau LWB,
+ – abgestellt zur Verschrottung

Quellenangaben

(1) Koch, Theodor: Leipziger Westendbaugesellschaft 1888–1938. Zur 50. Wiederkehr ihres Gründungstages, Leipzig 1938
(2) Zentralarchiv des VEB Baukombinat Leipzig: Akten, die Kiesbahn und LWB betreffend
(3) Autorenkollektiv: Leipzig und seine Bauten; Kap. V Abs. 2: Die LWB und deren Mörtelwerk
(4) Sammlung und mündliche Berichte der Herren Lorenz, Richter, Parade und Golzsch, alle Leipzig

Erich Preuß (DMV), Berlin

Der Privilegierte Durchgangsverkehr

3. und letzter Teil

Polnische Staatsbahnen

In den Jahren 1938 und 1939 benutzten PKP-Züge den Bahnhof Annaberg der DRG, um auf der Strecke Oderberg–Rybnik zu fahren. (1) Mit dem Überfall Hitlerdeutschlands am 1. September 1939 auf die Republik Polen entfiel hier der PED. Einige Gebiete der Westukraine und Westbelorußlands waren im Frieden von Riga von der polnischen Regierung 1920 dem jungen Sowjetstaat abgezwungen worden.

Durch die neue Grenzziehung lag die polnische Strecke Przemyśl–Zagórz auf sowjetischem Territorium. Ein PED wurde nach 1945 im Abschnitt Malhowice (Ord) und Krościenko aufgenommen.

Die Strecke Görlitz–Zittau über das Territorium Polens wurde für die PKP interessant, als das Großkraftwerk Turoszow aufgebaut wurde und die Braunkohlegrube um Bogatynia zu erweitern war. Für die Kohlenzüge, den Berufsverkehr und die Materialtransporte richteten die PKP bei Hirschfelde die Abzweigstelle Trzciniec (mit Haltepunkt) und bei Hagenwerder den Bahnhof Reczyin ein. Jetzt konnten die Strecken nach Luban und nach Bogatynia an die bestehende Görlitz-Zittauer Strecke angebunden werden. PKP- und DR-Züge benutzten die Strecke gemeinsam, wobei die PKP auf 503 m DDR-Territorium benutzt.

Als das Kraftwerk Turoszow Ausrüstungsteile erhielt und die aus der Grube Bogatynia gewonnene Braunkohle ins Landesinnere transportiert wurde, stieg der Güterverkehr stark an. Die PKP brachte es fertig, in dem engen Neißetal zwischen Krzewina Zgorzelecka und Trzciniec zwei Betriebsbahnhöfe anzulegen. Deren Bezeichnung, Betriebsaufnahme und Stillegung sind nicht bekannt.

Weiter beabsichtigten die PKP, den Berufsverkehr von Bogatynia im PED über Hirschfelde–Zittau zur vorhandenen Ausweichanschlußstelle Porajow zu führen, die zwischen dem DR-Bahnhof Zittau und dem ČSD-Bahnhof Hradek nad Nisou lag. Diese Ausweichanschlußstelle entstand im Jahre 1944 und hatte zunächst keine blockelektrische Sicherung. Vom 1. Januar 1945 an konnten Bedienungsfahrten blockelektrisch „eingeschlossen" werden. Im Jahre 1959 wurde diese Ausweichanschlußstelle sicherungstechnisch wieder hergerichtet, eine Probefahrt (die einzige Bedienungsfahrt überhaupt!) fand am 10. Juli 1959 unter Beteiligung von Eisenbahnern der DR, den PKP und den ČSD statt. Der Probezug bestand aus einer DR-Dampflokomotive und zwei Reisezugwagen. Der Berufsverkehr, für den im Fahrplan bereits vormittags und nachmittags je zwei Zugfahrten vorgesehen waren, wurde jedoch nie aufgenommen; die Werktätigen fuhren mit Autobussen auf einer entlang der Neiße angelegten Straße von und nach Porajow.

Deutsche Bundesbahn

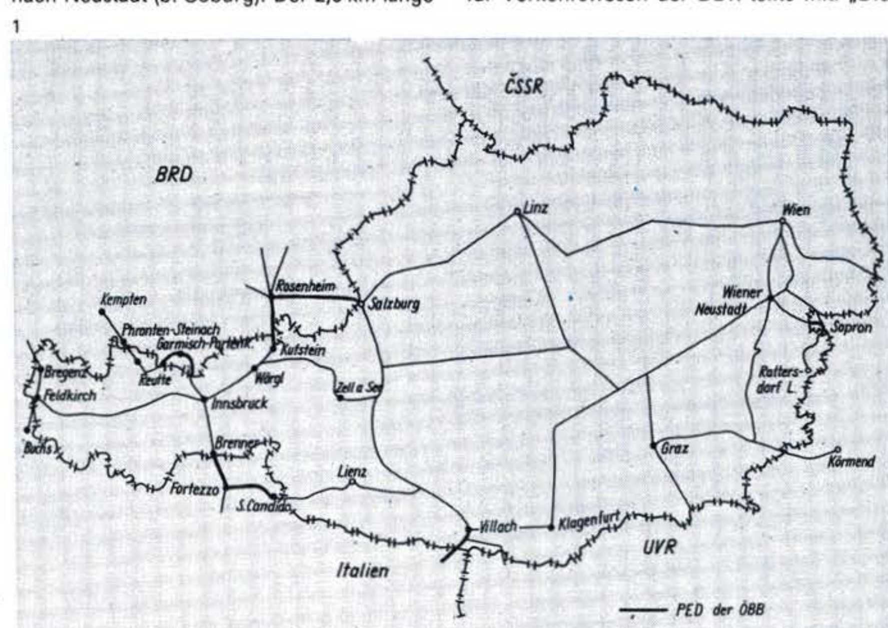
Wie im 2. Teil bereits dargestellt, wurde auf einigen Strecken, die im Jahre 1945 über die Zonengrenze führten, der Zugverkehr nicht mehr aufgenommen. Das betraf unter anderem die Strecke von Ebersdorf (b. Coburg) nach Neustadt (b. Coburg). Der 2,5 km lange Abschnitt dieser Bahn von Fürth am Berge nach Neustadt Süd lag auf Thüringer Gebiet und gehörte somit zur damaligen sowjetischen Besatzungszone.

Auf anderen Strecken wurde der Zugverkehr über das Territorium der sowjetischen Besatzungszone bzw. der DDR betrieben.

Bis zum Abschluß des „Verkehrsvertrages" (2) versuchte die Regierung der BRD, insbesondere die Adenauer-Regierung, vertragliche Regelungen über den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu ignorieren. Sie ging davon aus, daß mit solchen Verträgen zwischen der DDR und der BRD völkerrechtliche Beziehungen hergestellt würden. Da von der BRD aber das Prinzip des Alleinvertretungsanspruchs verfochten wurde, kam es bis zum Jahre 1972 zu keiner entsprechenden Vertragsgrundlage.

Die BRD bezieht Kali von Philippsthal über Gerstungen in Richtung Bebra. Für die Benutzung der DR-Gleise und das Vorhalten von DR-Betriebspersonal, z. B. in Dankmarshausen sowie anteilig im Bahnhof Gerstungen, wurden keine Kosten erstattet. Auf die vielfältigen Mahnungen der DR bezahlte die DB nichts. Die Pressestelle des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR teilte mit: „Die Hauptverwaltung der westdeutschen Bundesbahn hat zwar anerkennen müssen, daß die vom Ministerium für Verkehrswesen der DDR erhobenen finanziellen Forderungen der Sache nach zu Recht bestehen. Der Bezahlung ihrer Schulden in Höhe von bisher 5 431 148,72 DM ist die westdeutsche Bundesbahn jedoch ständig ausgewichen." (3) Deshalb sperrte die DR mit Wirkung vom 1. Dezember 1967 den DB-Kalizugverkehr über das Gebiet der DDR. Jetzt mußte die DB

1



1 PED in den grenznahen Bereichen BRD/Österreich, Italien/Österreich und UVR/Österreich

2



2 Ein Zug in der Rosenheimer Kurve, Richtung Kufstein fahrend

ihre Züge von Heimboldtshausen über die Hersfelder Kreisbahn führen. Im Ergebnis von Verhandlungen zwischen dem Ministerium für Verkehrswesen der DDR und dem Bundesministerium für Verkehr der BRD konnte erreicht werden, daß ordnungsgemäße Zahlungen geleistet werden. Der Verkehr der Kalizüge über das Territorium der DDR wurde mit Fahrplanwechsel am 28. September 1969 wieder aufgenommen. (4)
Im Artikel 14 Ziffer 1. des „Verkehrsvertrages" vom 17. Oktober 1972 ist dieser PED vereinbart. Eine Besonderheit regelt Ziffer 2 dieses Artikels. Kalitransporte aus Heringen (Werra) für die DDR oder im Transit durch die DDR werden auf direktem Wege dem Bahnhof Gerstungen zugeführt und dort abgefertigt.
Die DDR gestattete außerdem den Eisenbahnverkehr der DB nach und vom Bahnhof Obersuhl (BRD) über das Gebiet der DDR. (5) Ursprünglich fuhren die Züge leer bis Gerstungen, da in Obersuhl keine Wendemöglichkeit für Lokomotiven bestand. Inzwischen sind Gleiswechselmöglichkeiten geschaffen worden.
PED besteht ebenfalls auf der DB-Strecke Schwebda–Heldra, da 320 m des Bahnhofs Großburschla auf dem Gebiet der DDR liegen.
Von Pressig-Rothenkirchen nach Tettau wurde ebenfalls das Territorium der DDR benutzt. Der auf DDR-Gebiet befindliche Haltepunkt Heinersdorf in km 2,9 wurde nach 1945 nicht mehr in Betrieb genommen. Die Grenze schneidet die Trasse zwischen Pressig-Rothenkirchen und Satzelgrund zehnmal! Da Durchgangsverkehr nicht mehr gestattet werden konnte, stellte die DB den Reiseverkehr am 29. Mai 1952 ein. Mit Culemeyerfahrzeugen findet noch reger Güterverkehr statt.
Die DB benutzt auf weiteren Strecken im PED fremdes Staatsgebiet. So zwischen dem Badischen Bahnhof in Basel und Lörrach, wo der Schweizer Bahnhof Riehen bedient wird. Von Basel Bad. Bf. nach Singen wird in Schaffhausen Schweizer Gebiet durchfahren.
Grundlage dieses PED sind die Verträge zwischen der Schweizer Eidgenossenschaft und dem Großherzogtum Baden vom 6. Mai 1853.

Österreichische Bundesbahnen und deren Vorgängerbahnen

Zur Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie entstand ein ausgedehntes und gut organisiertes Eisenbahnnetz. Das änderte sich mit dem Ende des ersten Weltkriegs.
Am 10. September 1919 wurde im Schloß von Saint-Germain der Vertrag mit Österreich unterschrieben, worin es sich verpflichten mußte, einen Teil seiner Provinzen Krain und Kärnten, das Küstenland und Südtirol an Italien abzutreten. Das Burgenland wurde teilweise von Ungarn abgetrennt und Österreich übergeben. In den Bestand der nun entstandenen Tschechoslowakei gingen Böhmen, Mähren und einige niederösterreichische Gemeinden mit Feldberg (Valtice) sowie ein Teil Schlesiens über.
Mit der Unterbrechung des Zugverkehrs an den Staatsgrenzen traten für die Bevölkerung Nachteile ein, da sich die Trassierung der Eisenbahn nicht nach Provinzgrenzen gerichtet hatte. Die Folgen konnten zum Teil durch Vereinbarungen mit den jeweiligen Regierungen überwunden werden. Dazu gehört der PED (in Österreich spricht man vornehmlich vom Korridorverkehr).
Kurios mag erscheinen, daß selbst eine Schmalspurbahn einen PED aufwies. Bei der Waldviertelbahn (Niederösterreichische Lokalbahn, seit 1. Januar 1921 BBÖ) lag der Hauptbahnhof von Gmünd im Stadtteil Böhmisch Wielands (Česke Velenice) auf dem Gebiet der ČSR, der Stadtkern aber in Österreich. Die Züge fuhren auf einer Länge von zwei Kilometern durch den tschechoslowakischen Stadtteil im PED; erst am 15. März 1927 wurde hierzu der Staatsvertrag abgeschlossen. Im Jahre 1950 verlegte man auf Wunsch und Kosten der ČSR die Strecke ausschließlich auf österreichisches Gebiet. (6)
Derzeit besteht folgender von den ÖBB genutzter PED:

– Brennero/Brenner–Fortezza (Franzensfeste)–San Candido/Innichen

Es verkehren drei Personenzugpaare, zum ÖBB-Lokomotivführer gesellt sich ein italienischer Lotse. Neben dem ÖBB-Zugführer befindet sich ein Zugführer der FS im Zuge.

– Loipersbach-Schattendorf–Sopron–Deutschkreutz

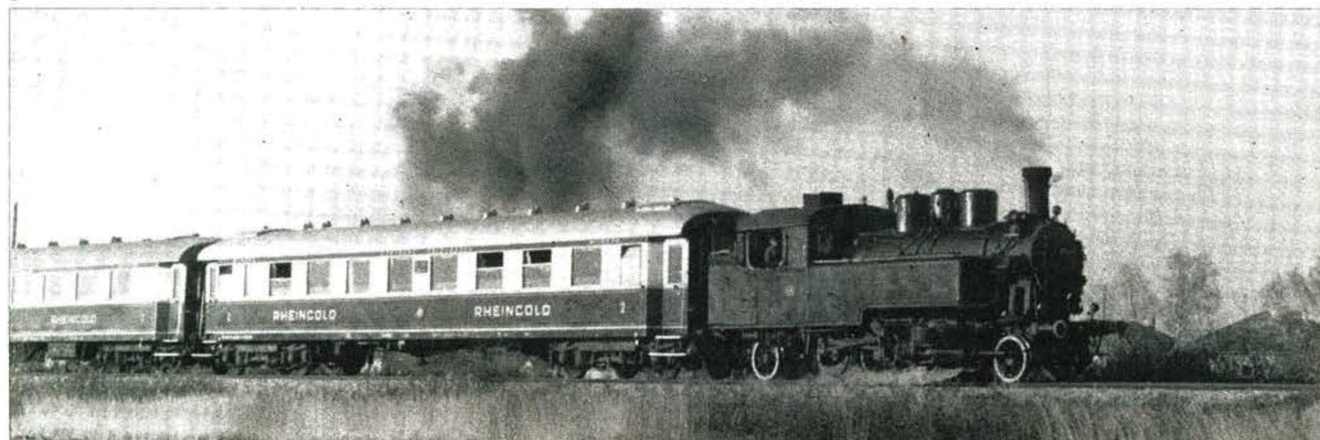
Erst am 4. Juni 1920 wurde im Großen Schloß von Trianon als Ergebnis des ersten Weltkriegs der Vertrag mit Ungarn unterschrieben. Nun sollte Ungarn – der Vertrag trat erst ein Jahr nach der Ratifizierung in Kraft – westungarische Gebietsteile, das Burgenland, an Österreich zurückgeben. Doch dazu kam es nicht, denn Ungarn widersetzte sich. Italien vermittelte, und so kam es am 13. Oktober 1921 zum Venediger Protokoll. Danach sollte durch eine Volksabstimmung festgestellt werden, ob Oedenburg (Sopron) und Umgebung zu Ungarn gehören solle. Die Mehrheit der Bevölkerung entschied sich dafür. Der Verbleib des wichtigen Eisenbahnknotens Oedenburg (Sopron) in Ungarn bedeutete für Österreich Nachteile. Ein Zusatz zum Venediger Protokoll verpflichtete die ungarische Regierung, Österreich alle nötigen Erleichterungen für den Personen- und Güterverkehr jener Bahnlinien zu gewähren, die Oedenburg (Sopron) durchkreuzen. Die Einzelheiten wurden am 12. Januar 1922 in Wien geregelt. Österreichs Korridorzüge mit österreichischem Personal fuhren in der Relation Bratislava über Sopron nach Köszeg (Güns) und von Wien Ost nach Köszeg.
Allerdings übernahm die Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut bei den Köszeger Zügen von Wulkaprodersdorf bis Sopron die Traktion und stellte das Zugbegleitpersonal. Diese Verhältnisse wechselten mehrmals.
Das Schiedsgericht des Völkerbundes erkannte im Juni 1929 auf Einlösung der Sopron-Köszeger Vizinaleisenbahn AG und wies sie – einschließlich der beiden auf ungarischem Gebiet gelegenen Teilstrecken Rattersdorf-Liebing–Köszeg sowie Köszeg–Rechnitz – der Republik Österreich zu. Am 15. Mai 1931 übernahmen die BBÖ auch den Lokomotiv- und Fahrdienst auf den Strecken Sopron–Oberloisdorf–Köszeg und Oberloisdorf–Lutzmannsburg. Der Gesamtverkehr der Strecke Oberloisdorf–Lutzmannsburg–

Fortsetzung auf Seite 12

3 Die Györ-Sopron-Ebenfurti Vasut (GySEV) unterhält ein Streckennetz, das sowohl auf ungarischem als auch auf österreichischem Territorium liegt. Über die GySEV führt der PED der ÖBB. Hier fährt eine GySEV-Lokomotive mit einem Sonderzug, dem „Rheingold", auf der GySEV-Strecke.

Fotos: R. R. Rossberg, München (2); F. Patzer (3); Zeichnung: Verfasser

3



Nach Sopron zur GySEV



Von Berlin nach Sopron über Budapest sind mit der Bahn stattliche 1 230 km zurückzulegen.

Ab Budapest gelangt man am besten mit dem D 932 „Lövér-Expreß" zu der in Nordostungarn gelegenen und bekannten Györ-Sopron-Ebenfurti Vasút, übersetzt Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (GySEV). Die bis nach Österreich führende und inzwischen elektrifizierte Hauptstrecke der GySEV erscheint im ungarischen Kursbuch unter der Streckennummer 8 (Györ–Sopron). Außerdem betreibt die GySEV auf ungarischem Gebiet noch die Strecke Fertöszentmiklós–Fertöújlak sowie in Österreich die Strecke Pamhagen–Neusiedl. Auf der Linie Budapest–Sopron verkehren durchgehende Eil- und Schnellzüge, die jetzt – nach Abschluß der Elektrifizierung – ohne Lokwechsel in Györ die gesamte Route mit einer Ellok der Baureihe V 43 der MÁV oder der GySEV durchfahren. Im Juni 1985, als diese Aufnahmen entstanden, mußte noch in Györ umgespannt werden. Die von Budapest kommenden Züge erhielten hier eine GySEV-Diesellok der Baureihe M 41. Der Wagenpark der Reisezüge wird sowohl von den MÁV, als auch von der GySEV gestellt. Sämtliche Fahrzeuge der MÁV und der GySEV unterscheiden sich von der Bauart her nicht. Weitere Informationen über die GySEV, auf der auch Traditionszüge verkehren, können bei Lokomotiv-Tourist, Lenin körút 90, H-9400 Sopron erfragt werden.

1 D 932 „Lövér-Expreß" Budapest – Sopron vor der Abfahrt im Budapester Südbahnhof

2 Rangierabteilung mit der M 44 304 in Sopron. Die Maschine gehört der GySEV.

3 Die Museumslok 324 1518 im Bahnhof Sopron

4 Die M 41 006 und der Triebwagen 2832 von Oberpullendorf nach Wiener Neustadt ebenfalls in Sopron

5 E 933 nach Budapest steht in Sopron zur Abfahrt bereit.

Text und Fotos: D. Wegner, Berlin

2



3



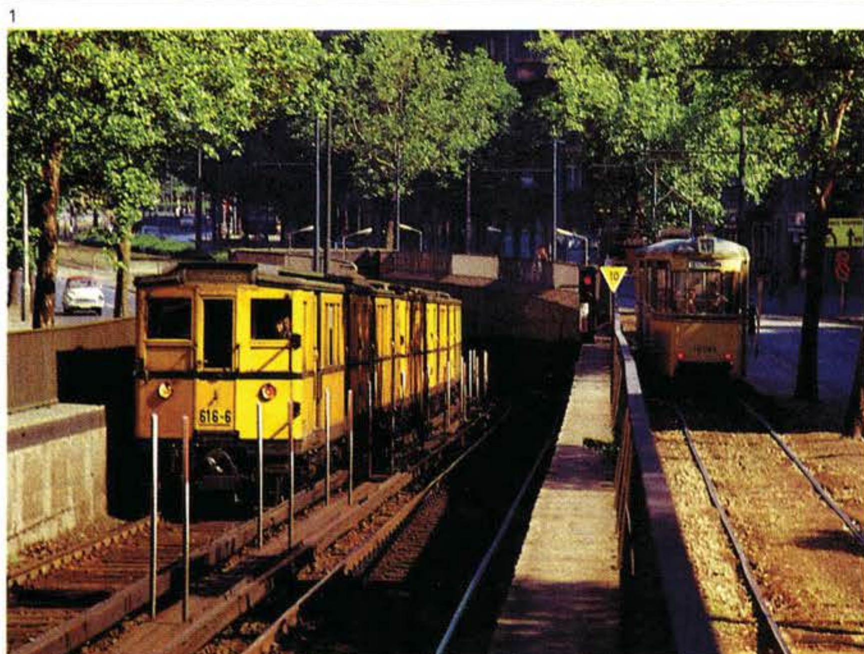
4



5



mosaik

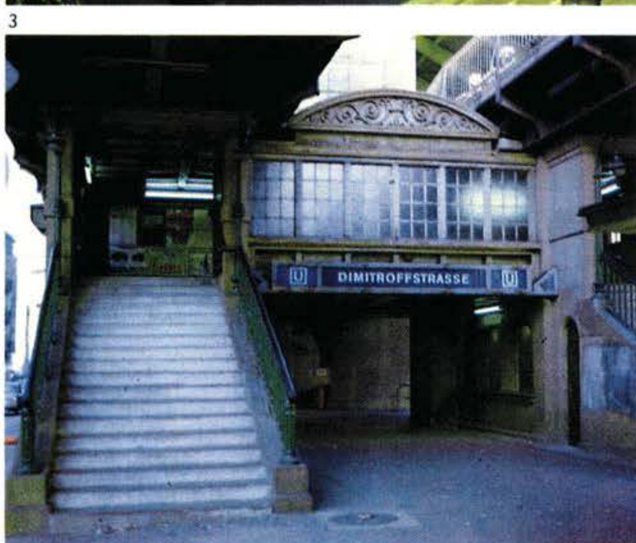


Dipl.-Ing. Reinhard Demps (DMV), Berlin

75 Jahre Hochbahn in der Schönhauser Allee

Unter dem Begriff „Magistratsschirm" ist die Hochbahn in der Schönhauser Allee im Norden Berlins zu einer Sehenswürdigkeit geworden. Auf dem interessantesten Abschnitt, zwischen Dimitroffstraße und Bornholmer Straße, bestimmt die 6,50 m hohe Anlage den Charakter des Straßenbildes.
Den Gedanken, elektrische vom übrigen Straßenverkehr unabhängig geführte Stadtschnellbahnen zu bauen, hatte bereits 1880 der Unternehmer und geniale Erfinder Werner Siemens. Aber erst am 18. Februar 1902 konnte die erste Teilstrecke der elektrischen Hochbahn südlich des Berliner Stadtzentrums eröffnet werden.
Dem Bau solcher Bahnen in das Zentrum der Stadt standen mannigfaltige Schwierigkeiten entgegen. Hinzu kam der Kampf mit der Großen Berliner Straßenbahn, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts das praktische Beförderungsmonopol besaß.







1 Die 1930 errichtete Rampe von der Hochbahn zur Untergrundbahn in Richtung Pankow Vinetastraße

2 Ein Blick auf den Hochbahnhof Dimitroffstraße an der Kreuzung der Schönhauser Allee mit der gleichnamigen Straße.

3 Am Hochbahnhof Dimitroffstraße ist noch die ursprüngliche zweiteilige Aufgangstreppe erhalten.

4 Heute bestimmen meist moderne Fahrzeuge des Typs GI aus dem KLEW das tägliche Bild.

Fotos: N. Walter, Berlin (1 und 2); M. Wieczisk, Berlin (3 und 4)

Und da es sich bei der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen (kurz Hochbahngesellschaft genannt) um eine Aktiengesellschaft handelte, waren Finanzierung und Profit ein nicht unerheblicher Faktor für das weitere Fortschreiten des Baugeschehens. Der eine 1902 erreichte Endpunkt war die Untergrundstation am Potsdamer Platz, gelegen im südwestlichen Teil des Stadtzentrums. Von hier aus wurde das Stadtzentrum in Richtung Alexanderplatz durchquert. Ab 1. Oktober 1908 fuhr die Untergrundbahn bis zum Spittelmarkt. Bereits vor dem ersten Zug auf diesem Teilabschnitt erwirkte die Hochbahngesellschaft die Genehmigung zum Weiterbau in Richtung Schönhauser Allee.

Die Jubiläumsstrecke wurde in zwei Abschnitten dem Verkehr übergeben: Spittelmarkt–Alexanderplatz am 1. Juli 1913 und Alexanderplatz–Nordring am 27. Juli 1913.

Die Höhenlage der Hochbahn befindet sich im Mittel bei +6,60 m, die mittlere Tiefenlage der Untergrundbahn über Straßenniveau bei −4,30 m. Die Länge der Bahnsteige für die als Kleinprofil ausgebaute Strecke beträgt 110 m.

1930 wurde die Hochbahnstrecke verlängert und mündet seitdem im Untergrundbahnhof Pankow, Vinetastraße. Für die Hochbahnstrecke besteht in ihrer Gesamtheit Denkmalschutz, ebenso für die Bahnhöfe Alexanderplatz und Klosterstraße.

5



5 Der Hochbahnhof Schönhauser Allee

6 Obwohl die Hochbahnanlage auf Vollwandträgern ruht, macht sie einen „leichten Eindruck" und gibt den Blick auf beide Straßenseiten frei.

7 Der nördliche Aufgang des Hochbahnhofs Schönhauser Allee

Fotos: Verfasser (5), Sammlung Verfasser (6 und 7)

Quellenangaben

(1) Bousset, J.: Die Erweiterungen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn vom Jahre 1913, Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Verkehrstechnische Woche" 1914, Nr. 32 und 33

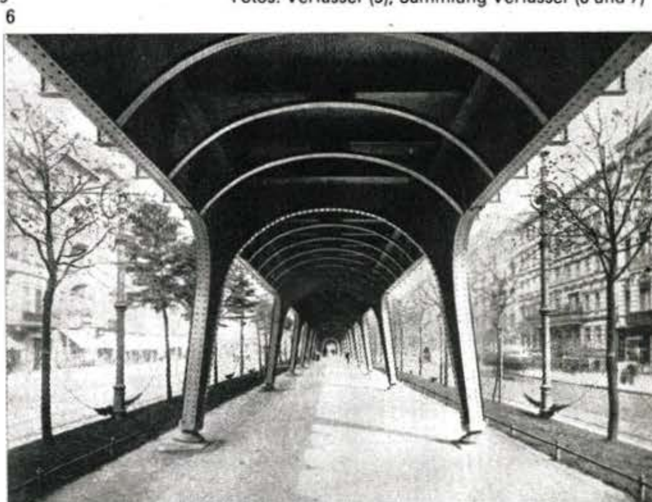
(2) Bousset, J.: Die Berliner U-Bahn, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1935

Charakteristik der Strecke

Bahnhof	Abstand zwischen den Bahnhöfen	Erläuterungen
Spittelmarkt		Untergrundbahnhof mit eingleisiger Kehranlage hinter dem Bahnhof
	465 m	
Inselbrücke+)		Untergrundbahnhof (heute Märkisches Museum)
	600 m	
Klosterstraße		Untergrundbahnhof, vorbereitet als Trennungsbahnhof mit drei Bahnsteiggleisen für eine Erweiterungslinie in Richtung Frankfurter Allee
	636 m	
Alexanderplatz		Untergrundbahnhof, vorbereitet als Turmbahnhof zur Kreuzung mit der von Klosterstraße herangeführten Erweiterungslinie, vor dem Bahnhof eine eingleisige und hinter dem Bahnhof eine zweigleisige Kehranlage
	813 m	
Schönhauser Tor+)		Untergrundbahnhof, dahinter eingleisige Kehranlage (heute Rosa-Luxemburg-Platz)
	595 m	
Senefelderplatz		Untergrundbahnhof
	1 065 m	
Danziger Straße+)		Hochbahnhof mit 92 m langer Halle (heute Dimitroffstraße)
	805 m	
Nordring+)		Hochbahnhof mit 83 m langer Halle, Schnittpunkt mit dem im offenen Einschnitt liegenden Bahnhof der Berliner Ringbahn (heute Schönhauser Allee), anschließend daran eine zweigleisige Kehranlage bis zur Carmen-Syla-Straße (heute Erich-Weinert-Straße)

+) frühere Bezeichnung

6



7



Fortsetzung von Seite 8

Staatsgrenze wurde am 15. Mai 1933 eingestellt.

Der PED von Rattersdorf-Liebing nach Rechnitz über ungarisches Territorium wurde nach 1945 nicht wieder aufgenommen, wohl besteht er von Wiener Neustadt über Loipersbach-Schattendorf nach Deutschkreutz über ungarisches Gebiet und weiter bis Oberpullendorf, da das Reststück bis Rattersdorf-Liebing am 28. April 1969 stillgelegt wurde.

– Kufstein/Kiefersfelden–Rosenheim–Freilassing/Salzburg Hbf

Vom 28. Mai 1967 an wurde der Schnelltriebwagen „Transalpin" zur Beschleunigung über Rosenheim (DB) geführt. Die Reiseweite ist bei diesem PED 56 km geringer gegenüber der Strecke Salzburg–Zell am See–Innsbruck und der Reiseweg topographisch bedeutend günstiger. Der Reisende spart 78 Minuten Fahrzeit! Im Sommer 1969 vereinbarten die ÖBB und die DB einen planmäßigen Korridorverkehr österreichischer Triebwagenzüge zwischen Salzburg und Kufstein. Wegen der betrieblichen Schwierigkeiten im Bahnhof Rosenheim (hier mußten die Züge Kopf machen) mußte dieser PED auf sechs Zugpaare beschränkt bleiben.

Die Züge wurden von DB-Triebwagenführern und DB-Zugführern begleitet, ein ÖBB-Zugführer kontrollierte die Fahrausweise. Die ÖBB beabsichtigten, den Zweistundentakt der Schnellzüge bis Innsbruck auszudehnen und schnelle Güterzüge über die DB-Strecke zu führen. Dazu wurde im Mai 1979 vereinbart, bei Rosenheim eine Verbindungskurve zu bauen, die effektiv 5 Minuten Fahrzeit spart. Sie ist 1,74 km lang, kostete 7,8 Millionen DM und ist Eigentum der ÖBB. Zu ihrer Eröffnung am 8. Februar 1982 fand in Kufstein ein Festakt statt; der erste Zug, der die Kurve befuhr, bestand aus der ÖBB-Ellok 1044.44 und sechs orangeroten Eurofirmawagen. Vom 23. Mai 1982 an verkehren täglich sieben Schnellzugpaare als Tagesverbindung und bei Nacht drei Güterzugpaare sowie ein Postzug über die Rosenheimer Kurve. Im Güterverkehr werden drei Stunden Fahrzeit gespart. (7)

Bis zur Eröffnung der Giselabahn konnten die Reisenden von Österreich nach Tirol bereits über bayerisches Gebiet gelangen. Seit dem Jahre 1860 bestand eine solche Abkürzungsstrecke von Wien nach Innsbruck über Rosenheim. Diese Züge hielten in den Grenzbahnhöfen bis zu zwei Stunden (insgesamt) zur Zollabfertigung, es hat aber Kurswagen für den Korridorverkehr gegeben. Österreich war bis zum Jahre 1866 Mitglied des Deutschen Bundes, und so schien der Bau einer „innerösterreichischen" Strecke Salzburg–Zell am See–Wörgl nicht notwendig zu sein.

Im Sommer 1870 bereiste das österreichische Kaiserpaar Tirol. Die sich verstärkende Kriegsgefahr zwischen Preußen und Frankreich zwang zur Heimreise. Der Hofzug fuhr über Kufstein–Rosenheim–Salzburg und dabei über bayerisches Gebiet, wobei er wegen der bevorstehenden Mobilmachung aufgehalten wurde. Die Wiener Regierung befürchtete, Bayern könne auf Verlangen Preußens das Kaiserpaar festnehmen. Daran sich erinnernd, drängte der Kaiser, den Bau der Giselabahn zu beginnen, um die Fahrten über bayerisches Staatsgebiet zu vermeiden. Die als Giselabahn Hallein–Wörgl bezeichnete Strecke wurde am 6. August 1875 eröffnet. (8) (9)

– Innsbruck–Scharnitz–Mittenwald–Garmisch-Partenkirchen–Griesen–Ehrwald–Reutte i. T. („Außerfernbahn")

Hier besteht sowohl grenzüberschreitender als auch PED-Verkehr. Die Personenzüge der ÖBB von Innsbruck nach Reutte führen Korridorwagen, bei denen das Ein- und Aussteigen auf dem Gebiet der BRD verboten ist. Die ÖBB übernehmen für ihre Züge bis Garmisch-Partenkirchen die Zugförderung einschließlich Vorspanndienst beim Güterzug. Von Garmisch-Partenkirchen bis Reutte werden DB-Lokomotiven eingesetzt.

Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und Birsigtalbahn

PED besteht auf der Strecke Zürich–Schaffhausen der SBB, indem zwischen Rafz und Neuhausen 13 km Gebiet der BRD durchfahren wird.

Die als Straßenbahn geführte Birsigtalbahn (BTB) von Basel nach Rodersdorf benutzt französisches Gebiet und bedient die Gemeinde Leymen zwischen Rodersdorf und Flüh (beide Schweiz) mit einer Haltestelle.

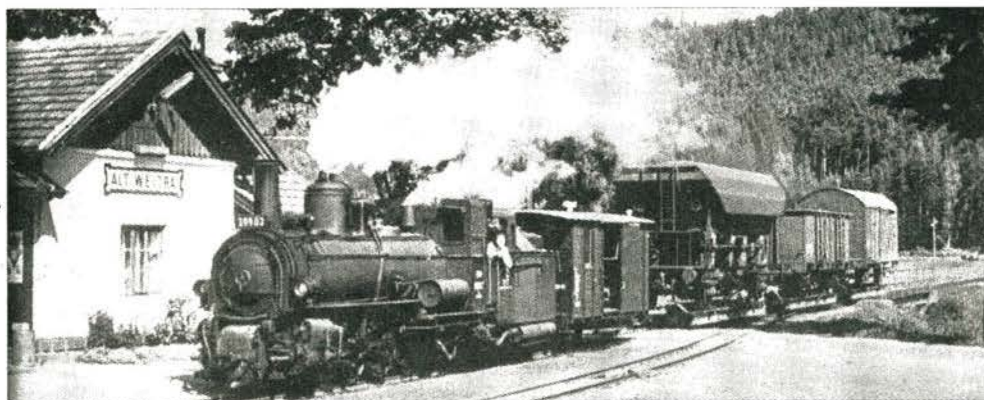
Italienische Staatsbahnen (FS)

Am 10. Februar 1947 legte der Friedensvertrag von Paris fest, daß das besiegte Italien verschiedene größere und kleinere Gebiete an andere Staaten abzutreten hatte. Für das als Seealpen bezeichnete Territorium an der Riviera sollte eine Volksabstimmung ergeben, ob die Bevölkerung zu Italien oder zu Frankreich gehören wolle. In den Gemeinden Tenda und La Briga bekannte man sich überwältigend zu Frankreich. Das italienische Peina wurde zum französischen Breil geschlagen. Bereits im Jahre 1860 waren hier die Grenzen verschoben worden, zwischen Frankreich und Sardinien-Piemont. Mit diesen Gebietskorrekturen einher ging stets das Schicksal einer Eisenbahn, der sogenannten Tenda-Linie. Sie war bereits im Jahre 1851 projektiert worden, wurde jedoch erst am 31. Oktober 1928 durchgehend eröffnet und Mitte April 1945 derart gesprengt, daß an eine Wiedereröffnung nicht zu denken war. Am 6. Oktober 1979 wurde dann doch wieder der Zugverkehr auf der vollen Tenda-Linie aufgenommen.

Quellenangaben

(1) Horn: Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Wien 1870, Seiten 442f. u. 184
(2) Gesetzblatt der DDR, Teil I, Nr. 17 vom 17. 10. 1972
(3) Neues Deutschland vom 1. 12. 1967
(4) ebenda vom 17. 9. 1969
(5) Gesetzblatt der DDR, Teil I, Nr. 17 vom 17. 10. 1972
(6) Krobot, Slezak, Sternhart: Schmalspurig durch Österreich, Wien 1961
(7) Deutsche Bundesbahn 3/82, Seite 241
(8) Eisenbahn Wien, Heft 12/70, Seite 182
(9) Eisenbahn Wien, Heft 3/76, Seite 35

Dampflokomotiven auf schmaler Spur



Im Bestand der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) befinden sich noch 18 schmalspurige Dampflokomotiven, die sich auf vier Baureihen verteilen. Der planmäßige Betrieb mit Dampflokomotiven auf Regelspurstrekken – das letzte Dampf-Bw war Straßhof – wurde am 31. Dezember 1976 beendet, auf der Zahnradbahn Vordernberg-Eisenerz (Erzbergbahn) am 30. September 1978.

Derzeit besteht noch Dampfbetrieb auf den meterspurigen Zahnradbahnen auf den Schafberg und Schneeberg sowie fallweise auf den 760-mm-spurigen Schmalspurbahnen in der Region Waldviertel. Auf einer der Strecken im Waldviertel verkehren Dampfloks der Reihe 399 (s. Abb.). Sie haben ein Dienstgewicht von 30,5 Tonnen, verfügen über eine Leistung von 600 PS und erreichen eine Geschwindigkeit von 12 km/h. Gebaut wurden diese Maschinen von 1896 bis 1900 bei Krauss in Linz. Auf der Schafbergbahn sind noch 1893 und 1894 ebenfalls bei Krauss in Linz gebaute Zahnradbahn-Dampflokomotiven der Reihe 999 in Betrieb. Sie verfügen über ein Dienstgewicht von 17,4 Tonnen, eine Leistung von 240 PS und erreichen 12 km/h. 1987 – anläßlich des 150. Jahrestages der Eröffnung des Eisenbahnverkehrs in Österreich – wurden diese und andere Oldtimer auf Hochglanz gebracht.

Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin

Peter Zander (DMV), Grube (b. Potsdam)

2. Folge

Preußischer Durchgangswagen IV. Klasse von 1894

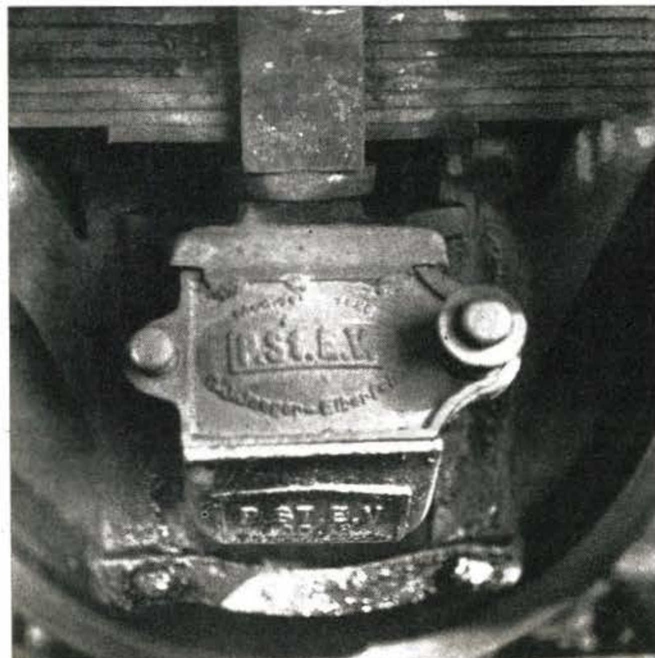
Baugeschichte

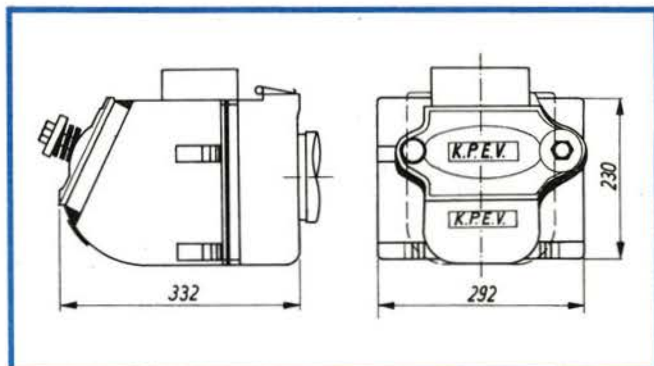
Die ersten Durchgangswagen in Deutschland entstanden für die Württembergischen Staatsbahnen nach amerikanischen Vorbildern. Ihre wesentlichen Merkmale waren der freizügige Durch- und Übergang im Wagenzug, der Fahrgastwechsel über die Stirnplattformen, den sogenannten Balkons, und die vierachsige Ausführung mit zwei Drehgestellen.
Für die preußischen Eisenbahn-Verwaltungen waren erst die Durchgangswagen auf der Pariser Ausstellung 1867 ein zwingender Anlaß, sich während der Technikerversammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahnen (VDEV) mit den Vor- und Nachteilen dieser Wagen zu befassen. Die dabei entstandenen Festlegungen führten schließlich zur Normung bei der preußischen Direktion.

Das betraf bei den Personenwagen vereinheitlichte Fahrgasträume und deren Ausstattung ebenso wie die Teile der Laufwerke und Untergestelle. Soweit wie möglich sollten Achsen, Räder, Achslager, Federn, Puffer usw. nach gleichen Zeichnungen hergestellt werden. Dieses Anliegen verwirklichten die Konferenzen der Obermaschinenmeister der Eisenbahnverwaltungen mit den Dirigenten der Wagenbauanstalten von 1871, 1875 und 1877. Die im Ergebnis dieser Beratungen aufgestellten Normalien enthielten auch einen IV.-Klasse-Durchgangswagen. Es war ein zweiachsiger Wagen mit einem Achsstand von 5 m. Erstmalig wurde bei diesen Wagen das später für preußische Personenwagen so charakteristische Oberlichtdach, auch Laternendach genannt, angewandt. Die Gestaltung dieser Durchgangswagen orientierte sich auch an den Erfordernissen des Mannschafts- und Verwundetentransportes in Kriegszeiten.
In den Jahren von 1882 bis 1884 überarbeitete man die Normalien. Durch den technischen Fortschritt, insbesondere bei den Bremsen, gab es eine Vielzahl von Änderungen. Die Abschlußkonferenz – sie fand vom 10. bis 12. Januar 1884 in Berlin statt – nahm von 60 Zeichnungen für „Normal-Wagen" 14 in die Normung auf. Weitere technische Neuerungen im Wagenbau und gestiegene Anforderungen an die Beförderungskapazität und -qualität erforderten schon 1890 die erneute Überarbeitung der Zeichnungen. Wichtigstes Merkmal war die Vergrößerung der Achsstände durch die Einführung der Lenkachsen. Damit entstanden auch veränderte Durchgangswagen. Mit gleichem Untergestell und vielen gemeinsamen Merkmalen in den Wagenkästen baute man II.-, III.-, IV.-Klasse-Fahrzeuge nach der Zeichnung I 5, III.-Klasse-Fahrzeuge nach der Zeichnung I 5. 2. Auflage: III.-, IV.-Klasse-Fahrzeuge nach der Zeichnung I 7 und IV.-Klasse-Fahrzeuge nach der Zeichnung I 8a. Den letztgenannten Wagen gab es noch 1932 in der Bestandsliste der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in 1 591 Exemplaren. Seit dem Wegfall der 4. Klasse im Jahre 1928 gehörte er zur Gattung Citr Pr-94.

Beschreibung

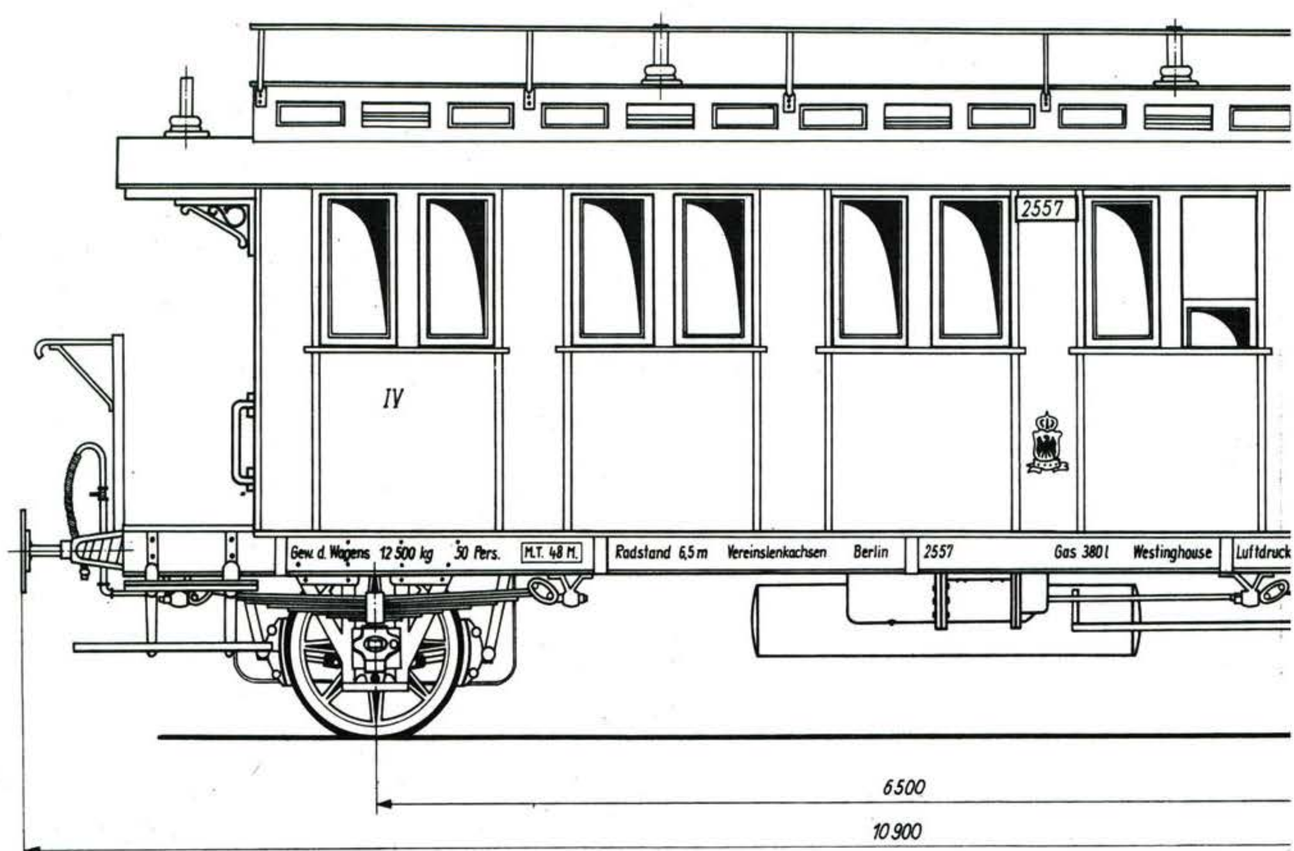
Die nachfolgenden Erläuterungen zum Untergestell sind vollinhaltlich für alle aufgeführen Wagenkästen des Wagens zutreffend. Diese Teile sollen deshalb etwas ausführlicher dargestellt und beschrieben werden.
Das eiserne Untergestell (U-Träger) bestand im wesentlichen aus den Längsträgern, Kopfstücken, Querträgern und Pufferstreben, die mittels Winkeln und Knotenblechen miteinander vernietet waren. Im Untergestell verlegt und daran befestigt waren auch die Apparate und Leitungen für die Bremse, Beleuchtung und Heizung. Die Vielzahl der Bauteile erlaubte nicht die vollständige zeichnerische Darstellung. Für die Bremsbauart ist in den Unterlagen sowohl Westinghouse als auch Knorr angegeben ⟨3⟩. Die Zug- und Stoßvorrichtungen sind allgemein so bekannt, daß auf eine Beschreibung verzichtet werden kann. Am Untergestell angenietet waren die Achshalter; am Längsträger – ebenfalls angenietet – wurden die Federgehängestützen befestigt. Über die Federgehänge stützten sich die zwölflagigen Blattfedern auf sie. Jede Federlage hatte den Querschnitt von 90 mm × 13 mm. Die Achslagergehäuse der Gleitlager trugen seit 1884 auf dem Deckel die Bezeichnung K.P.E.V. und hatten zwischen den Achshaltern ein seitliches Spiel von 16 mm. Als Räder fanden solche mit geschmiedeten Speichen Verwendung. Sie bestanden aus der Nabe, dem Radreifen und einzelnen





Einzelheiten vom Untergestell eines preußischen Durchgangswagens, links deutlich zu erkennen: Achshalter und Achslager an einem ehemaligen Reisezugwagen, der zum Aufnahmezeitpunkt Bahndienstzwecken im Bahnhof Wittstock (Dosse) diente. Und oben eine Detailzeichnung eines Achslagergehäuses der Regelbauart.

Foto: Verfasser; Zeichnung: Sammlung Verfasser



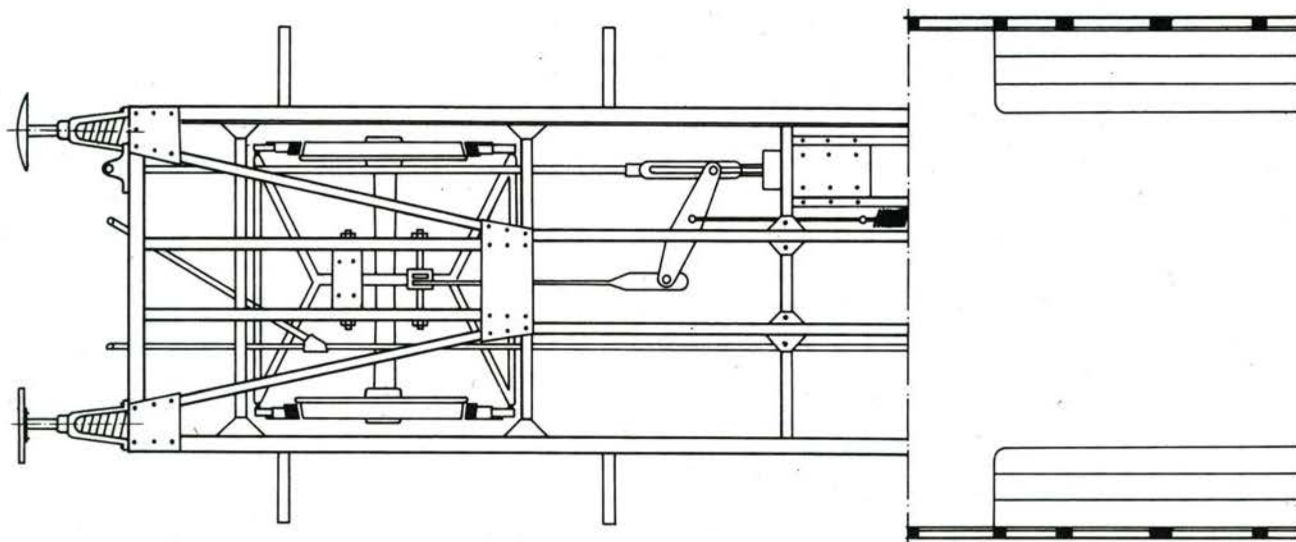


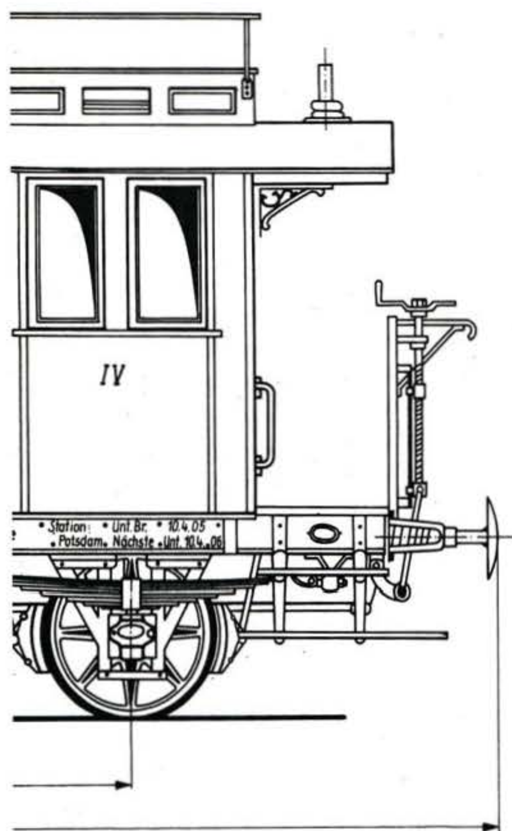
„me-fahrzeugarchiv"

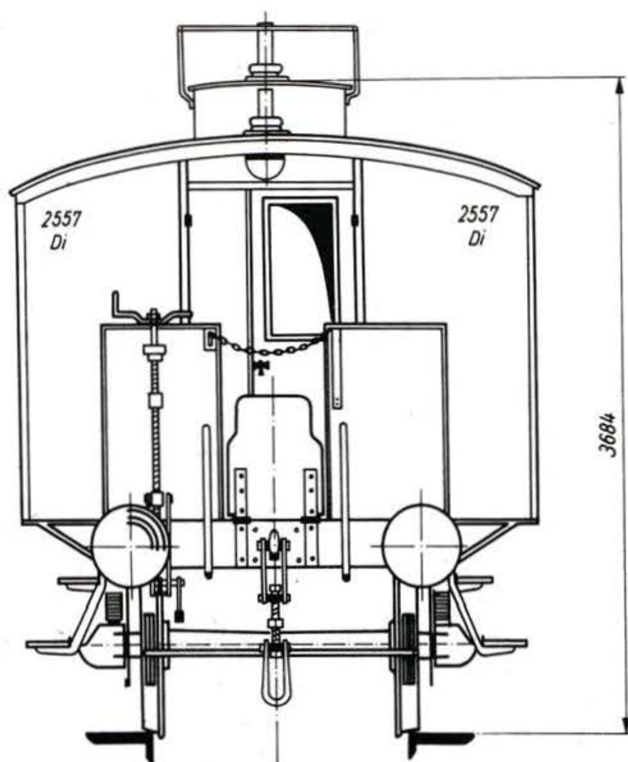
2. Folge

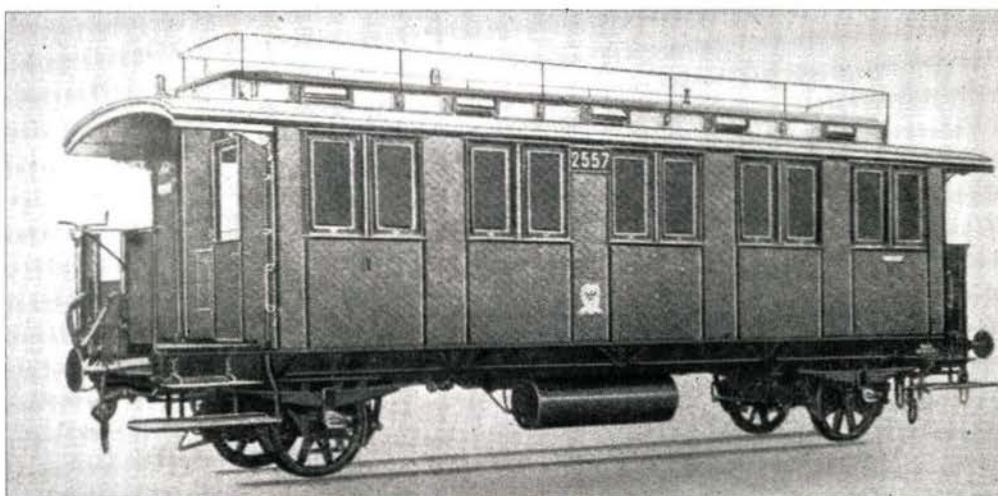
Preußischer Durchgangswagen IV. Klasse von 1894

Zum 150jährigen Bestehen der Eisenbahn im ehemaligen Preußen
Maßstab: 1:43,5



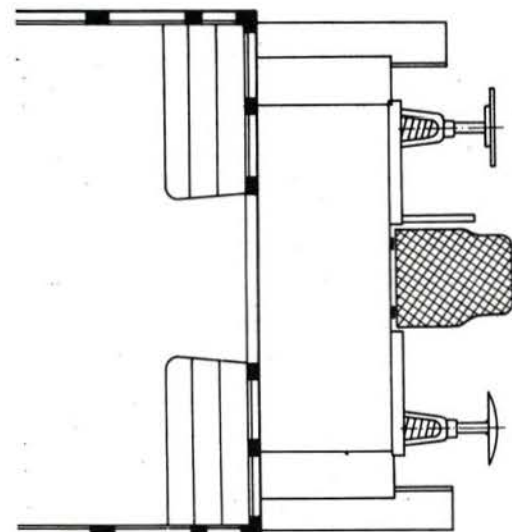


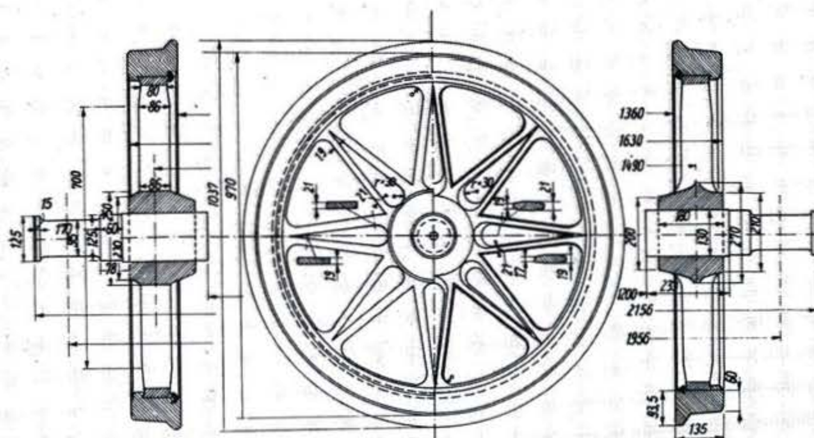




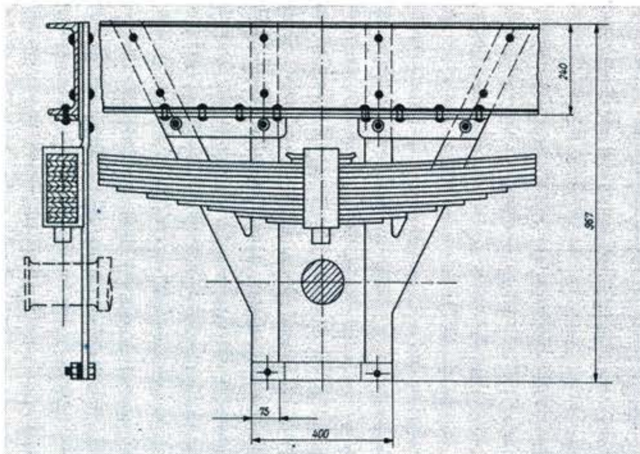
Vielfältig waren die preußischen Reisezugwagen. Die Bauart des hier vorgestellten Fahrzeugs war vor allem auf Nebenbahnen anzutreffen und stellte eine Alternative zu den bekannten Abteilwagen dar. Neben den Zeichnungs-Ansichten und dem Foto auf dieser Doppelseite dürfte für den Modelleisenbahner vor allem der Speichenradsatz von besonderem Interesse sein.

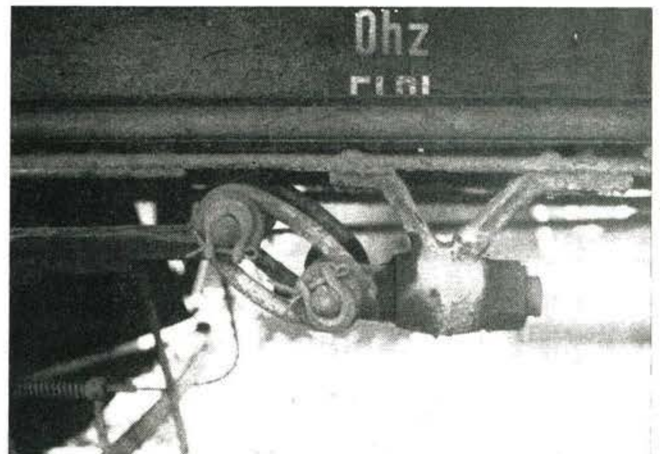
Foto: Sammlung Verfasser;
Zeichnungen: Verfasser





Speichensegmenten. Die wesentlichsten Details sind in den Einzelzeichnungen wiedergegeben.
Auch für den Wagenkasten gilt vieles nicht nur für den hier beschriebenen IV.-Klasse-Wagen, sondern zumeist auch für die schon erwähnten anderen Varianten. Charakteristisch für die Durchgangswagen der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts waren die fünf gekuppelten Fenster je Wagenlängswand. Der Wagenkasten bestand vor allem aus Holz. Auf ein Gerippe auf verzapften Säulen, Längs- und Querhölzern, untereinander noch mit Blechen und Winkeln verschraubt, wurden außen Bleche aufgeschraubt. Die innere Wandbekleidung bestand aus gespundeten Brettern. Die Dachhaut bildeten 25 mm dicke Bretter, die mit einer doppelten Lage Drell bespannt waren. Das Segeltuch wurde gegen Witterungseinflüsse imprägniert. Wie schon erwähnt, hatte das Dach zur besseren „Ventilation" einen Dachaufsatz. Da ursprünglich die Beleuchtung vom Dach aus betreut wurde, war dort noch ein Geländer angebracht. Das Innere des Wagens erreichte man über die Stirnplattformen und durch die Drehtüren. Die Türen, bestehend aus Haupt- und Zusatzflügel, hatten eine lichte Weite von 1 000 mm. Der Hauptflügel allein besaß eine lichte Weite von 630 mm. Alle Fenster waren mit einem Holzrahmen und als sogenannte Fallfenster ausgeführt.
Die Innenraumgestaltung war entsprechend dem genannten Verwendungszweck sehr einfach gehalten. Den älteren Eisenbahnfreunden noch bekannte Bretterbänke der ehemaligen 4. Klasse „schmückten" den ansonsten leeren Raum an den Stirn- und Längsseiten. Ein Teil der Wagenkästen war durch eine Querwand zwischen dem zweiten und dritten Fensterpaar in zwei Großräume unterteilt. Einige wenige Wagen wiesen auch ein Trockenabort auf (4).
Für den Verwundetentransport wurden die Bänke entfernt und an den Wagenlängswänden zwölf Tragen, jeweils doppelstöckig drei hintereinander, in Vorrichtungen eingehangen. Wegen des Einbringens der Tragen in den Wagen konnten die Dachenden nicht durch Säulen abgestützt werden. Diesen Zweck übernahmen gußeiserne Konsolen. Ob diese Wagen von Beginn an eine Dampfheizung und die Gasbeleuchtung hatten, konnte nicht eindeutig geklärt werden.
Zur Sicherung der Stirnplattformen und der Übergänge verwendete man Handketten. Am Bühnengeländer befand sich jeweils auf der linken Seite ein fester eiserner Bügel als Handlauf für den Übergang.
Die äußere Farbgebung der Wagen folgte bis etwa 1910 dem ursprünglichen preußischen Farbschema. Alle Teile des Untergestells, einschließlich der Deckleisten am Wagenkasten, wurden schwarz gestrichen. Die Bekleidungsbleche des Wagenkastens erhielten die für die vierte Klasse übliche graue Farbe. Im Inneren beließ man die Hölzer entweder naturfarben oder strich sie in heller Farbe.





Weitere Details als Anregung für den Nachbau; oben: Detailzeichnung des Achshalters mit dem Federpaket; rechts: Federgehänge und Federgehängestütze an einem ehemaligen Personenwagen (jetzt Bahndienstwagen), aufgenommen im Bahnhof Nossen.
Foto und Zeichnung: Verfasser

Einsatz, Umbauten und Verbleib

Hierüber existieren nur wenig verläßliche Angaben, die geeignet wären, den Lebensweg der gesamten Wagengattung nachzuzeichnen. In den vorhandenen und zugänglichen Eisenbahnakten der Archive finden sich unzählige Vorgänge, einzelne Wagen betreffend. Aber auch sie gestatten nicht, den Weg eines Wagens durch die Geschichte zu verfolgen. So müssen wir uns bei Wagen, im Gegensatz zu Lokomotiven und Triebwagen, auf allgemeine und wenig gesicherte Aussagen beschränken.
Kein anderer Durchgangswagen IV. Klasse wurde in einer so großen Stückzahl beschafft wie der des Jahres 1894. Die Ursache lag in dem schon erwähnten militärischen Verwendungszweck. Jede Königliche Eisenbahn-Direktion war verpflichtet, eine festgelegte Anzahl dieser Wagen vorzuhalten. Die Eisenbahn-Verwaltungen setzten sie im untergeordneten Verkehr ein. Sie liefen im Arbeiter- und Marktverkehr. Für letzteren empfahl man, die Wagen ohne Sitze verkehren zu lassen. Es ist heute kaum noch vorstellbar, wie vielgestaltig die Wagen gewesen sind, die Generationen von Marktfrauen in die Städte brachten. So blieben wohl manche Wagen 60 Jahre und länger auf Nebenstrecken im Dienst. Äußerlich und innerlich veränderten sie sich kaum. Das Dachgeländer verschwand. Auch die Speichenräder mußten vielfach ersetzt werden. Der Wagenkasten erhielt das einheitlich grüne Farbkleid. Der „Komfort" im Inneren blieb. Als 1928 die vierte Wagenklasse entfiel, ordnete man die Fahrzeuge der dritten Klasse zu. Wegen der geringen Wagenmasse von nur 12,5 t wurden die Traglastwagen bei Bedarf auch als Anhänger für Triebwagen eingesetzt, bevor spezielle Beiwagen beschafft waren. In den Akten finden sich dazu konkrete Angaben. Sie geben auch über die unzähligen Umbauten der Einrichtung, Heizung und sanitären Ausstattung Auskunft.
Mit der Rekonstruktion und Erneuerung des Reisezugwagenparks Mitte der 50er Jahre verschwanden auch die letzten Vertreter aus dem Personenzugdienst.

Quellenangaben

(1) Troske, L.: Allgemeine Eisenbahnkunde für Studium und Praxis, Zweiter Teil: Ausrüstung und Betrieb der Eisenbahnen, Verlag von Otto Spamer, Leipzig 1897
(2) Autorenkollektiv: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Verlag von Reimar Hobbing, Berlin 1911
(3) –: Vorschriften für den Gebrauch und die Unterhaltung der Luftdruckbremsen (Bauart Westinghouse und Knorr) vom 1. Oktober 1911, Nr. 114 des Verzeichnisses der Dienstanweisungen und Dienstvorschriften
(4) –: Skizzenheft für die Personen- und Gepäckwagen der Reichsbahn (Regelspur), Heft 1, preußische Bauarten
(5) Höer, W.: Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, Fachbuchverlag Leipzig, 1959
(6) Deinert, W.: Eisenbahnwagen, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1967
(7) Konrad, E.: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen, Band 1: Preußen, Franck'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart 1982

Roland Zemke (DMV), Dresden

Ein Bw in der Nenngröße N

Die künftige Heimanlage in der Nenngröße N soll mit Modellgleis aufgebaut werden. Um Erfahrungen mit dem Gleismaterial zu sammeln, entstand zunächst das Bw-Teil. Bei der Gleisplanung wurde von vornherein davon ausgegangen, daß nur große Radien (R_{min} = 500 m) berücksichtigt werden. Dadurch können auch Züge von 40 Achsen und mehr ohne die Gefahr fahren, in den Gleisbögen umzukippen. Die Nenngröße N bietet also die Möglichkeit, zu Hause in der Wohnung Züge fahren zu lassen, die man sonst nur auf H0-Ausstellungsanlagen sieht.

Der Gleisbau

Das Schwellenband wurde ohne Gleisprofil mit PVAC-Kaltleim aufgeklebt, jedoch gleich mit dem (Kaffeesatz-)Schotter aufgebracht. Eine Weiche hat noch Hutprofil; es wurden lediglich die Laschen an den Enden ausgebaut. Das Neusilbergleisprofil bekam die Laschen angefeilt, um es durch eine Steckverbindung mit der Weiche zu verbinden. Die Weiche wird nur durch das angesteckte Modellgleis gehalten, läßt sich also bei Defekten leicht auswechseln. Diese Konstruktion ist aber auch mit einem Nachteil behaftet. Einmal ist das PIKO-Schwellenband höher als das des Modellgleises, und zum andern stimmen die Spurweiten nicht exakt überein! Das PIKO-Gleis ist etwas zu breit. Die Weichen sind teilweise Umbauten aus Minitrix-Weichen. Sie passen in Profil- und Schwellenhöhe besser zum Pilzgleis. Nachteilig bei solchen Weichen ist der enge Radius. Diese Weichen sind mit Pilz-Unterflurantrieben ausgerüstet worden. Bei den Weichenlaternen handelt es sich um Attrappen. Künftig werden sämtliche Weichen auf Modellgleis umgebaut und mit Unterflurantrieben versehen. Zur Steuerung der Fahrzeuge dient eine Impulsbreitenregelung. Einzelne Gleisabschnitte sind abschaltbar.

Die Drehscheibe

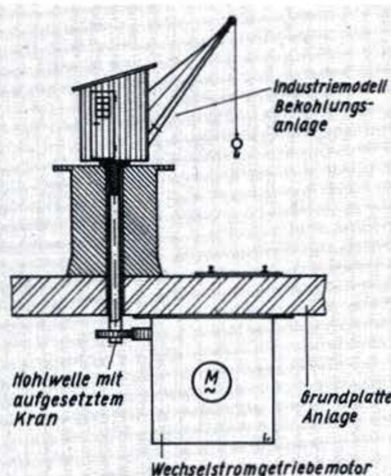
Die im Bw vorhandene und von einem Modelleisenbahner selbst gebaute 23-m-Drehscheibe entspricht exakt dem Maßstab 1:160. Inzwischen hat sich herausgestellt, daß man nicht nach dem Vorbild gehen, sondern das längst zur Verfügung stehende Modell zur Grundlage nehmen sollte. Warum? Weil die Modellokomotiven im allgemeinen durch die Lok-Tender-Kupplung und auch durch Kupplungen an den Fahrzeugenden zu lang sind.

Der Antrieb der Drehscheibe befindet sich unter der Grube. Er ist sehr einfach aufgebaut. Ein Scheibenwischermotor treibt über eine Schnecke und ein Ritzel mit 100 Zähnen die Bühne an. Die vorhandene Rutschkupplung schützt beim Blockieren die sonst nicht verriegelbaren Bühne vor Schäden am Antrieb. Grube und Bühne wurden aus Harttextil gedreht bzw. gefräst. Das verzugsfeste Material bewährt sich besonders dann, wenn die Anlage im ofenbeheizten Raum aufgestellt ist. Auf eine Bauanleitung der Drehscheibe soll an dieser Stelle verzichtet werden, da darüber schon viel berichtet wurde (siehe u. a. „me" 7/83, S. 17 bis 23).

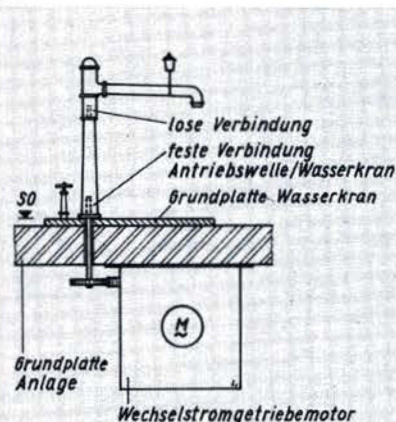
Der Ringlokschuppen

Für den Bau des Ringlokschuppens diente der an der Brücke der Jugend in Dresden stehende als Anregung. Allerdings hat das Vorbild mehr Stände und entstand in Klinkerbauweise. Da es in der Nenngröße N keine Klinkerplatten gibt, wurde das Modell mit Sandpapier

1



2



1 Antriebsprinzip des Kohlenkrans. Die Getriebebauart richtet sich nach der Motordrehzahl. Das Getriebe sollte abnehmbar sein und elastisch aufgehangen werden. Dadurch wird die Akustik nicht auf die Grundplatte übertragen. Bei der richtigen Übersetzung dreht sich der Kran einmal pro Minute.

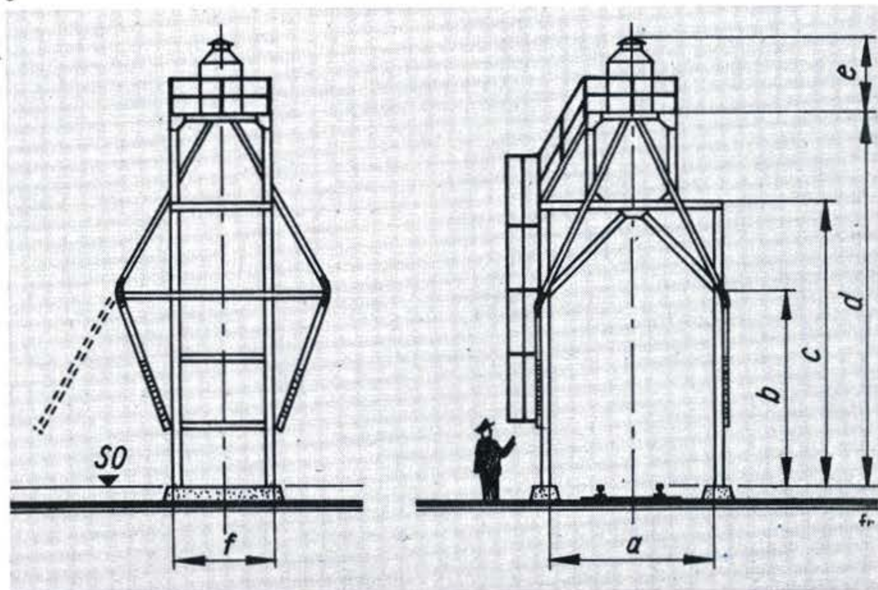
2 Antriebsprinzip für den Wasserkran

3 Besandungsanlage für Diesel- und Elloks. Die in der Tabelle angegebenen Maße berücksichtigen auch die Nenngrößen H0 und TT (Angaben in mm).

	N	TT	H0	Vorbild
a	27,5	36,5	50,5	4 400
b	32,5	43	60	5 200
c	47,5	63	87,5	7 600
d	62,5	83	115	10 000
e	12,5	16,5	23	2 000
f	17,5	23	32	2 800

Zeichnungen: Verfasser, Bearbeitung G. Fromm, Erfurt

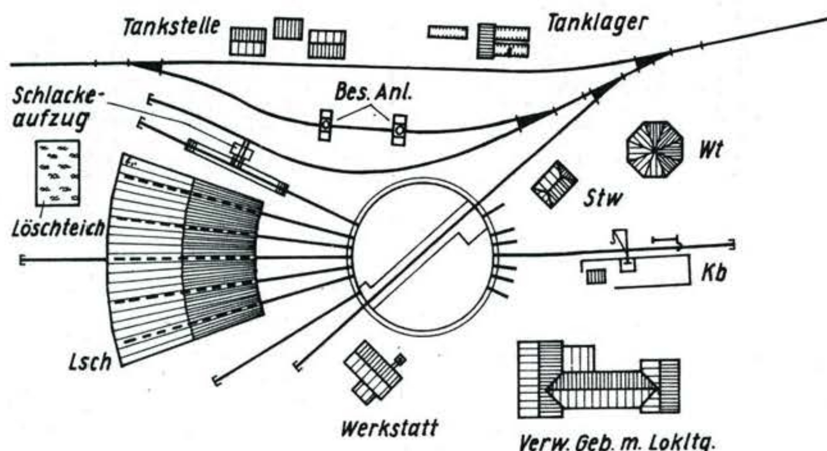
3



feiner Körnung „verputzt". Die Schuppenteile bestehen aus 3 mm dickem Sperrholz. Die Fenster sind angepaßte Bahnsteigdächer für die Nenngröße H0. Zusätzliche Sprossen wurden mit einer scharfen Reißnadel eingeritzt. Die Bahnsteigdächer befinden sich in handelsüblichen Bastelpackungen. Auf gleiche Weise entstanden die nicht beweglichen Tore. Bei den Abzügen auf dem Dach handelt es sich um gedrehte Kupfernieten. Das Dach besteht aus einzeln eingepaßten Pappsegmenten. Lackiert wurde es mit Nitrofarben. Die unterschiedliche graue Tönung resultiert aus schwarzen und weißen Farben, die bewußt nicht richtig durchgemischt wurden. Dadurch konnten mehrere Grautöne erzielt werden. Streicht man dieses Gemisch dann noch gleichmäßig in eine Richtung, entsteht der Eindruck von geklebten Dachpappbahnen.

Das Verwaltungsgebäude
Das Verwaltungsgebäude besteht aus Pappe und wurde nach einem Foto gestaltet. Die Größe mußte rechnerisch ermittelt werden. Gemäß dem Baustil konnte davon ausgegangen werden, das eine Etage etwa 2,80 m hoch ist.

4



4 Lageplan des Bahnbetriebswerkes

Das sind im Maßstab 1:160 18 mm pro Etage. Das Gebäude ist mit Schalung und Dachpappe „gedeckt". Diese Dachform läßt sich einfach nachbilden.

Die Werkstatt
Die Werkstatt wurde den häufig anzutreffenden Holzbuden nachempfunden. Aus Sicherheitsgründen mußte der gemauerte Schornstein außerhalb der Bude aufgestellt werden und mit dieser durch einen sogenannten Fuchs verbunden werden. Dabei handelt es sich um einen waagerechten Abzug vom Heizofen zum Schornstein. Diese Bude ist ebenfals in Pappbauweise entstanden, wobei das imitierte Betonfundament aus grauem PVC besteht. Der angebaute Lattenschuppen stammt aus dem Bastelbeutel „Dachplatten".

Der Wasserturm
Der Wasserturm wurde nach einer Abbildung im Modellbahnlexion aus Pappe gebaut. Um den achteckigen Turm nachzubilden, waren entsprechende Zwischenböden einzukleben. Die den Bastelbeuteln entnommenen Fensterrahmen wurden mit dem Klebefalz nach außen eingeklebt. Dadurch konnten Sandsteineinfassungen der Fenster berücksichtigt werden. Die Kugellampe über der Tür ist funktionsfähig. Diese Lampe besteht aus einer glasklaren Stecknadelkuppe, die mit Hilfe eines Lichtleitkabels beleuchtet wird.

Die Beleuchtung
In den Gebäuden sind teilweise mehrere Kleinstglühlämpchen installiert. Sie sind unter den Dächern befestigt. Dadurch fällt der Lichtschein in einem natürlichen Winkel aus den Fenstern. Die gesamte Beleuchtung der Anlage wird mit 9 V Wechselstrom betrieben. Damit ist das Licht einerseits nicht so grell, und andererseits erhöht sich die Lebensdauer der Lämpchen. Die Peitschenlampen bestehen aus umgebautem Industriematerial. Es wurden die Sockel entfernt und dafür Messingröhrchen angelötet. Durch die Anlagengrundplatte wurde dann nur noch für jede Lampe ein Loch gebohrt, so daß die Lampen nur aufgesteckt werden brauchten. Bei Ausfällen der Glühlämpchen läßt sich die gesamte Lampe ausbauen.

Die Bekohlungsanlage
Die Bekohlungsanlage ist ein handelsübliches Modell der Firma Temos im Zwischenmaßstab TT/N. Der den Preßlufthammer haltende „TT-Arbeiter" wurde entfernt und durch einen „N-Arbeiter" ersetzt. Der Kohlenkran hat einen Antrieb bekommen. Er kann sehr einfach nachgebaut werden (Abb. 1).
Trotz der federnden Aufhängung läuft das Getriebe nicht geräuschlos, was aber bei der alten Ausführung des Modells nicht stört.

Der Wasserkran
Es handelt sich um ein Industriemodell, das nachträglich mit einem Antrieb (Abb. 2) ergänzt wurde. Als Antrieb hat sich hier ein fast geräuschlos laufender Getriebemotor der Firma Permot bewährt.

Die Besandungsanlage
Die Vorlage für die typische Besandungsanlage der DR wurde aus dem Eisenbahn-Lexikon entnommen. Sie entstand aus den Seitenteilen der N-Fachwerkbrücke. Die Leitern sind aus Zäunen und die Geländer aus Brückengeländern nachempfunden worden. Und aus den Restteilen des Brückenfachwerks ließen sich die Prellböcke herstellen. Die stationär aufgestellten Sandbunker (Plasteabfälle) und Sandbehälter wurden durch Rohrleitungen (Draht) mit den Besandungstürmen verbunden (Abb. 3).

Die Entschlackung
Die Ausschlackgrube war bereits beim Aufbau der Gleisanlage mit zu berücksichtigen. Die Grube wurde vor dem Verlegen der Gleise in die Grundplatte eingearbeitet. Danach mußte die Grube mit Bahnsteigplattenteilen ausgelegt werden. Der Schlackenaufzug entstand nach dem Rücktitelbild des „me" 4/79.

Das Tanklager und die Tankstelle
Das Tanklager wurde aus Teilen des N-Bahnsteigbausatzes und aus Kesseln der N-Güterwagen gebaut. Die Geländer bestehen aus gekürzten H0-Brückengeländern. Der Aufenthaltsraum der Tankstelle ist aus Pappe hergestellt. Für den Bau der Zapfsäulen hat sich 4 mm dicke Plaste bewährt. Gegenüber der Tankstelle und dem Tanklager stehen Hydranten.

Die Landschaftsgestaltung
Für die leichten Erhebungen wurde PUR-Schaumstoff verwendet. Dieses Material läßt sich sehr gut mit Messer und Sandpapier bearbeiten. Zur Gestaltung der Oberfläche dienten Rasenmatten, Schaumgummiflocken und Islandmoos sowie handelsübliche und aus Zweigen und Islandmoos gefertigte Laubbäume. Der Feuerlöschteich besteht aus bemaltem Ornamentglas, der Absperrzaun aus abgekniffenen und mit Litze abgespannten Nägeln, der Bretterstapel aus Holzzahnstochern. Bei der Straße handelt es sich um aufgeklebte Pappe, die leicht gewölbt und mit Nitrofarbe gestrichen wurde. Geländeunebenheiten konnten mit Cenusil hergestellt werden. Die Telegrafenmasten sind handelsüblich, wurden allerdings teilweise umgebaut. An gefährdeten Stellen fürs Bw-Personal wurden Warnanstriche angebracht. Ebenso vorhanden sind umherliegende Teile und das überall anzutreffende Unkraut.

5



5 Vor dem Lokschuppen eine Lokparade für die Fotofans. Im Turmwagen des SKL befindet sich der Antrieb. Das mittlere Gleis führt durch den Lokschuppen hindurch.

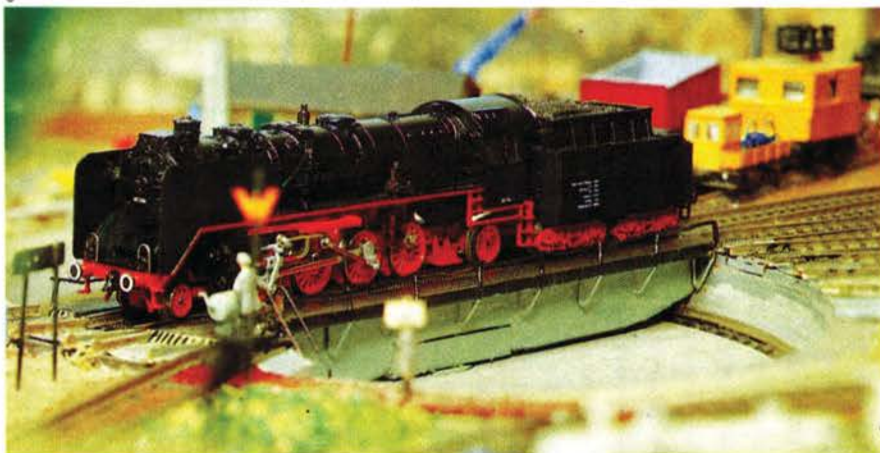
6 Ein Blick auf die Eigenbau-Drehscheibe. Die 41er, ausgerüstet mit Wagner-Windleitblechen, Mischvorwämer und drei Domen, bekommt noch ihre „richtige" Loknummer 41 115.

7 Die gute alte 55er, Stolz und Kummer fast aller N-Bahner. Deutlich sichtbar sind hier die Unterschiede zwischen dem selbst gebauten Wasserturm und dem industriell hergestellten Stellwerk, bei dem die Dachrinnen fehlen.

8 Unter der Besandungsanlage steht die bis 1967 im Einsatz gewesene 89 293 (ex sä. VT Bauart 1919) und an der Tankstelle eine frisierte 118er (LüP 118 mm).

Fotos: Albrecht, Oschatz

6



7



8

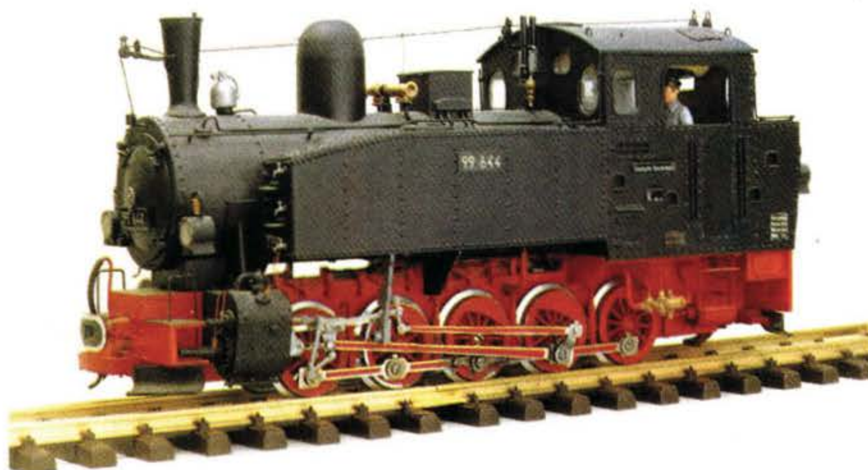


mosaik

Im Maßstab 1:22,5 ...

... entstanden diese Schmalspurbahn-Modelle unseres Lesers Fritz Eisenhuth aus Bad Hersfeld in der BRD nach Zeichnungen, die vor einiger Zeit im „me" veröffentlicht wurden. Als Baumaterial diente fast ausschließlich Polystyrol. Ausnahmen bildeten lediglich einige Messing- und Drehteile sowie die „Industrieräder".

1



1 Die Lokomotive 99 644 entspricht zwar der sächsischen Gattung VIK, wurde aber ausschließlich in Württemberg eingesetzt.
2 Der Personenwagen B4 97 Dre ist ein Fahrzeug der sogenannten Einheitsbauart. Es ist in dieser Form – also nicht modernisiert – heute u. a. auf der Strecke Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf, aber auch zwischen Radebeul Ost und Radeburg in den Traditionszügen anzutreffen.

2



3



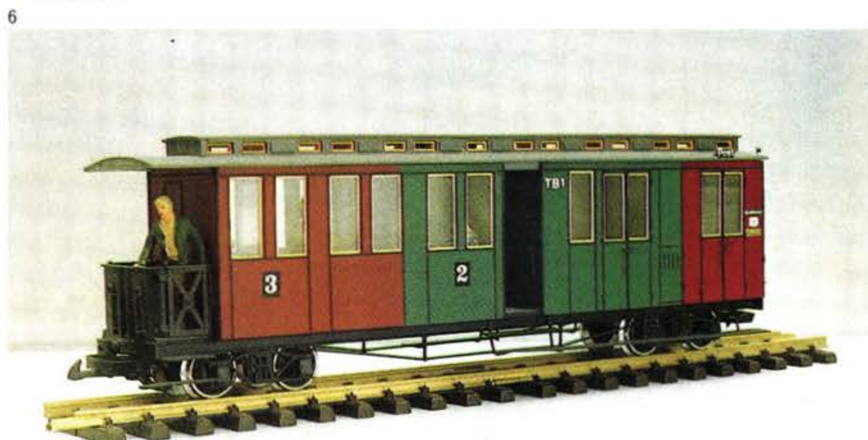
4



5



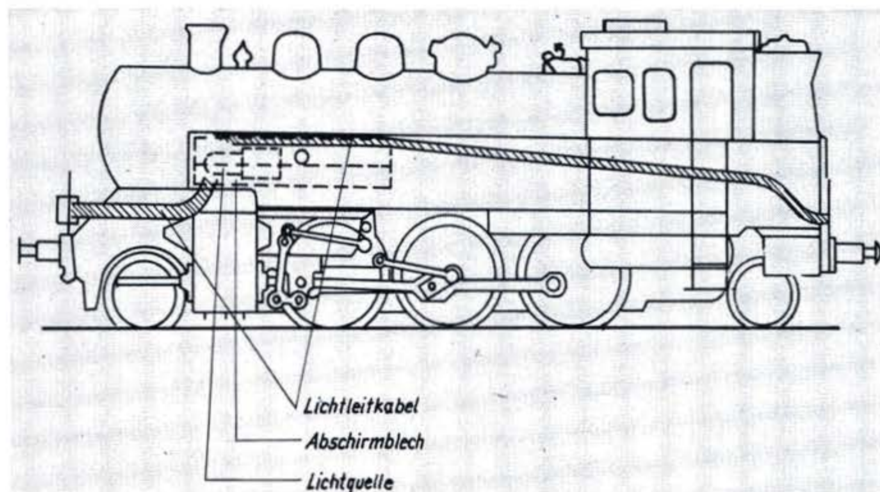
6



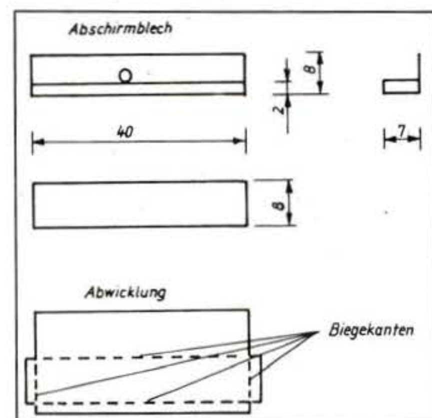
3 Die sächsischen Gepäckwagen aus der Länderbahnzeit sind jedoch derzeit noch nahezu unverändert auf den Schmalspurstrecken in Betrieb. Dazu gehört ebenfalls der KD4 974-308.
4 Dieser vierachsige Klappdeckelwagen war in Sachsen einst verbreitet. In Radebeul Ost kann man heute ein derartiges Fahrzeug besichtigen und manchmal auch in einem „Traditionsbahn-PmG" sehen.
5 Ebenfalls zur Einheitsbauart gehört der vierachsige Gepäckwagen Pw4 1847 Dre. Derartige Fahrzeuge des Vorbildes wurden zu Beginn der 80er Jahre in Perleberg modernisiert.
6 Der kombinierte Personen-, Gepäck- und Postwagen „TB 1" ist ein begehrtes Nachbauobjekt. Das Vorbild gehörte nicht nach Sachsen, sondern war auf der Trusebahn in Thüringen zu Hause.

Fotos: F. Eisenhuth, Bad Hersfeld

Beleuchtung von Dampflokmodellen



Die mit übergroßen Glühlampen beleuchteten älteren Modelle befriedigen mich genausowenig wie die unbeleuchteten Spitzenmodelle. Ein Nachtbetrieb mit beleuchteten Gebäuden, Zügen usw. ist immer etwas Besonderes. Jedoch wird der schönste Nachtbetrieb mit unbeleuchteten Lokomotiven gestört. Aus diesem Grund habe ich beim Umbau meiner 64er nach „me" 10/84, Seite 19ff., den Einbau der Beleuchtung vorgesehen. Die Lok wurde beim Umbau mit jeweils zwei Lampen je Fahrtrichtung ausgerüstet, die fahrtrichtungsunabhängig beleuchtet werden. Die Beleuchtung erfolgt über Lichtleitkabel. Dazu sind die Loklaternen vorsichtig mit einem 2-mm-Bohrer aufzubohren und innen weiß zu streichen. Die Verglasung erfolgt mit Folie von außen. Dazu kann man die Folie aus dem Kragen neuer Oberhemden nutzen. Von innen wird das Lichtleitkabel in die Lampen geklebt. Als Lichtquelle kommt für jede Seite eine 12-V-Steckglühlampe zum Einsatz, welche im Wasserkasten ausreichend Platz hat. Für die Befestigung der Fassungen wird durch den Rahmen mit Ballast ein Loch (Ø 2,4 mm) gebohrt. Beide Fassungen sind mit einer durchgehenden M 2-Schraube zu befestigen. Der Anschluß muß an den Radschleifern vorgesehen werden, wobei auf die richtige Polung zu achten ist. Beim Anbringen der Fassungen ist darauf zu achten, daß die Lichtquelle mindestens bis an die Vorderkante des Zylinderblocks reicht, um ein leichteres Verlegen der Lichtleitkabel nach vorn zu erzielen.
Von den vorderen Loklaternen werden die Lichtleitkabel gerade bis zum Zylinderblock verlegt, nach oben gebogen und festgeklebt. Die Lichtleitkabel der hinteren Lampen sind an die Gehäuseaußenwand zu führen und an dieser festzukleben. Dabei ist darauf zu achten, daß dies etwa in Höhe der Türmitte ge-



schieht, da sonst der Sitz des Gehäuses beeinträchtigt wird. An den Lichtquellen sind die Lichtleitkabel mit einer Rasierklinge schräg abzuschneiden und so anzubringen, daß eine optimale Lichtausbeute erreicht wird. Die Lichtquellen werden nach unten abgeschirmt, um eine unbeabsichtigte Triebwerksbeleuchtung zu vermeiden. Dies ist mit jeweils einem abgewinkelten Messingblech möglich; selbiges muß man mit der Fassung am Rahmen befestigen.
Dieser Vorschlag für den Einbau der Beleuchtung in ein Modell der BR 64 läßt sich auch auf die Spitzensignale je Richtung erweitern. Es ist auch möglich, eine derartige Beleuchtung bei Modellen der Baureihen 80 und 86 anzuwenden. In den Skizzen ist die Lage der Lichtquellen und des Lichtleitkabels dargestellt.
Folgendes Material wird benötigt:
- etwa 220 mm Lichtleitkabel (Ø 2,0 mm),
- durchsichtige Plastfolie,
- weiße Farbe,
- zwei Fassungen für Steckglühlampen,
- zwei Steckglühlampen (12 V),
- Messingblech (0,25 mm dick).

R. Hatter, Weißenberg



Um platzsparend Modellbahnfahrzeuge aufzubewahren, kann man Sperrholzkästen mit Fächern verwenden. Sie sind mit Schaumgummi ausgelegt und lassen – ineinandergesetzt – jederzeit eine Erweiterung des Wagenparks zu. Diese Verpackung ist außerdem sehr übersichtlich und schützt vor Staub. Der Boden der oberen Kiste wurde ebenfalls mit Schaumgummi beklebt. Dadurch besteht keine Gefahr für das darunterliegende Material. Anwendbar ist dieses System für alle Nenngrößen.
Foto: H. Reinhold, Karlshagen

Umbauvorschläge ergänzt

Zum Tender der TT-BR 35 („me" 8/87, S. 30)

1. Die Rasterelemente der Bodenplatte sollten nur so weit abgearbeitet werden, wie dies unbedingt erforderlich ist. Die verbleibenden Raster helfen bei der Lagerfixierung der Teile.
2. Wenn man die Kohlenimitation aus dem Tenderoberteil nach oben herausdrückt und anschließend die bearbeiteten Teile (Bodenplatte und Oberteil) gemeinsam zentrisch zum Spritzansatz des Oberteils bohrt, ist eine einfache Verbindung beider Teile möglich. Damit können die Teile mit Schraube und Mutter verschraubt werden. Bei der Verwendung einer Schraube M 2 × 20 müssen dabei Senkungen in beiden Teilen eingebracht werden. Zum anderen kann kleiner vorgebohrt und das Gewinde direkt in den Spritzansatz geschnitten werden. Für den richtigen Abstand zwischen Bodenplatte und Oberteil sorgt in beiden Fällen eine eingepaßte Buchse (nichtleitend oder isoliert).

G. Sahm, Jena

Vorschau

Im Heft 8/88 bringen wir u. a.:

- Erinnerungen an die Straßenbahn in Zittau;
- Die Gemeinschaftsanlage Camburg;
- Der Epochengedanke als NEM;
- Gartenbahnmodelle.



Hallo, Ihr Junioren!

Hundertfach drang in den letzten Tagen Euer Ruf an mein Ohr, denn es sind Ferien! Ich freue mich natürlich mit Euch, daß Ihr viele abwechslungsreiche Ferientage haben werdet. Sei es in einem Pionierlager, bei einer Exkursion mit der Arbeitsgemeinschaft oder im Urlaub mit Euren Eltern. Ich wünsche Euch für diese Tage viele schöne und erlebnisreiche Stunden und das beste Urlaubswetter.

Aber ich weiß auch, daß sich nach erlebnisreichen und turbulenten Ferientagen im Kinderferienlager mancher von Euch nach einem Tag so ganz für sich alleine sehnt. Wie wäre es da mit einem Ferienbasteltag? Schließlich ist das ungestörte Basteln und Knobeln in der Stubenecke oder an der Modellbahnplatte auch ein schöner Ferienspaß.

Um Euch dabei ein wenig auf die Sprünge zu helfen, hat Gerhard Wiedau auf vielfachen Wunsch noch etwas über den Ommbu-Wagen aufgeschrieben (s. a. „me" 10/87).

Da ich unseren Modellbahnfreund und Spezialisten für Gleisplangestaltung und Anlagenentwurf Günter Fromm gewinnen konnte, unsere begonnene Diskussion von Gleisplänen federführend fortzusetzen, kann ich Euch heute einen interessanten Gleisplan unseres Lesers Michael Weber aus Neusalza-Spremberg in der Nenngröße H0 vorstellen. Hier gilt die Devise: ansehen, studieren und die gewonnenen Anregungen für den eigenen Entwurf bzw. die in Bau befindliche Anlage umsetzen.

Unsere Sommerferienausgabe wird abgeschlossen mit einem weiteren Beitrag innerhalb unseres Junior-Lexikons. Genauere Angaben zum Stichwort Spurweite wünschte sich Detlef Steps aus Utenbach. Obwohl es zu diesem Thema viel Literatur gibt, hat sicherlich nicht jeder von Euch die Möglichkeit, auf jede Frage in einer nahe gelegenen Bibliothek gleich die gewünschte Antwort zu finden. Daher wollte ich diesen Wunsch nicht auf die lange Bank schieben und behandele das Stichwort etwas ausführlicher.

Viel Spaß beim Lesen unserer heutigen Ausgabe.

Euer

Willy

Noch einmal Ommbu

Sicherlich könnt Ihr Euch noch an die Bauanleitung über einen Ommbu-Wagen in der Nenngröße H0 erinnern. Wir veröffentlichten sie auf den Junior-Seiten des Heftes 10/87. Doch Willys gutgemeinter Ergänzungstip zur Beschriftung war nicht mehr ganz aktuell. Denn inzwischen sind nämlich sämtliche Ommbu-Wagen ausgemustert worden. Deshalb haben wir einen Experten von der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn gebeten, gleich noch nähere Angaben über diese Wagen für Euch aufzuschreiben. Hier sind sie nun:

Es gab zwei Bauarten. Beide unterschieden sich nur dadurch, daß sie entweder mit einer Kunze-Knorr-Güterzugbremse (Ommbu) ausgerüstet waren



Das Foto zeigt den ersten im Raw Dresden gebauten Ommbu-Wagen. Er wurde am 26. Mai 1963 an die Deutsche Reichsbahn übergeben. Die an diesem Wagen ersichtliche und bis 1968 verbindlich gewesene Beschriftung ist unvollständig. Das Nebengattungszeichen „u" fehlt. Die danebenstehende mit Kreide angezeichnete Zahl bedeutet, daß dieser Buchstabe noch ergänzt werden muß.

Text: G. Wiedau, Berlin; Foto: Sammlung Verfasser

Eisenbahn-Lexikon

Stichwort: Spurweiten

Die Spurweite ist – senkrecht zur Gleisachse gemessen – das kleinste Maß zwischen den Schienenköpfen eines Gleises, bei Regelspurbahnen im Bereich von 0...14 mm und bei Schmalspurbahnen im Bereich von 0...10 mm unter Schienenoberkante (SO) (siehe Skizze).

Soweit die nackte Definition. Das eigentliche Geheimnis der Spurweiten besteht aber in der Antwort auf die Frage, wie es überhaupt zur Festlegung des lichten Maßes gekommen ist und wie sich diese Spurweiten auf einer Modellbahnanlage widerspiegeln.

Die Spurweiten von 1435 mm (4 engl. Fuß, 8½ Zoll) wählte der Erbauer der ersten englischen Dampfeisenbahn, George Stephenson. Und das vor allem deshalb, weil er auch Straßenfuhrwerke auf seiner „neuen" Eisenbahn verkehren lassen wollte. Der Radabstand der Straßenfuhrwerke betrug seinerzeit 4 engl. Fuß 6 Zoll (1 372 mm). Der für die gleisgebundene Fortbewegung erforderliche Spurkranz wurde mit je 1 Zoll veranschlagt und ein Spielraum von je 1/4 Zoll hinzugeschlagen. So kam es zu dem Maß von 4 engl. Fuß 8½ Zoll. Heute nennt man diese Spurweite auch Normal- oder Regelspur. Rund 65 Prozent des Welteisenbahnnetzes hat diese Spurweite. Um seine internationale Standardisierung haben sich insbesondere europäische Kaufleute und Verkehrspolitiker verdient gemacht. Sie erkannten, daß stabile internationale Wirtschaftsbeziehungen und deren zielgerichtete Weiterentwicklung eine Lösung des Spurweitenproblems im internationalen Rahmen erforderlich machten. Im Ergebnis derartiger Bemühungen konnte 1886 in Bern ein „Übereinkommen über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen" abgeschlossen werden. Hierin einigte man sich auch auf die Spurweite von 1 435 mm als Regelspur. Diesem Abkommen traten Spanien, Portugal, Finnland und das zaristische Rußland nicht bei. In Spanien hatte man sich aus militärischen Überlegungen für eine vom Nachbarn Frankreich abweichende Spur von 1676 mm entschieden. Der Amerikaner Whistler, der vom Zaren als „beratender Ingenieur" berufen war, konnte seinen Standpunkt für eine Spurweite von 5 engl. Fuß (1 524 mm) behaupten. Er schuf damit die Grundlage für die heute in der Sowjetunion übliche Breitspur. In Australien z. B. legte man Wert auf eine Spurweite von 1 600 mm. Es versteht sich von selbst, daß hier europäische Maßstäbe ohnehin keinen Einflußfaktor darstellen konnten. Neben diesen sogenannten Breitspuren haben sich aber Ende des 19. Jahrhunderts auch verschiedene Schmalspurmaße behauptet. Im wesentlichen kennen wir drei Gruppen. Die sogenannte Meterspur (1 000 mm) wurde vor allen Dingen im Harz und in Thüringen angewandt, weil der starke Güterverkehr günstige Umladebe-

oder nur als Leitungswagen – diese Fahrzeuge verfügten also nur über eine Bremsleitung und keine Bremse – (Ommu) verkehrten. Insgesamt wurden 4 218 Ommbu- bzw. Ommu-Wagen gebaut:

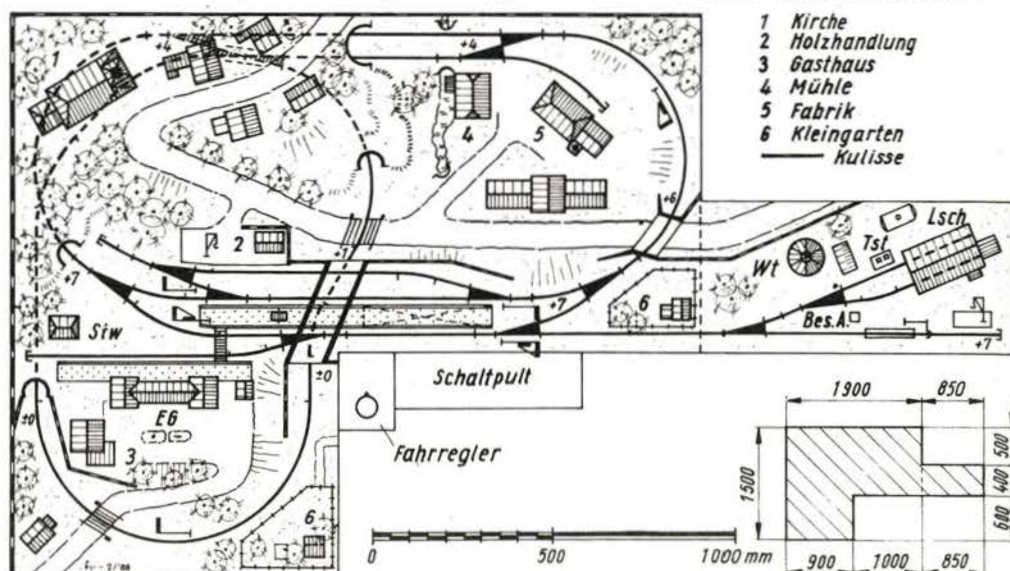
Bauart	1963	1964	1965
Ommbu	720	2 200	–
Ommu	–	52	1 246

Das Laufwerk dieser Fahrzeuge besaß Einfachschakenaufhängung, achtlagige Blatttragfedern mit einem Blattquerschnitt von 120 mm × 16 mm und 1 200 mm Länge sowie UIC-Rollenlager.

Das Untergestell war aus Walzprofilen und Blechen geschweißt. Die durchgehende Zugeinrichtung verfügte über Kegelfedern von 160 N Mindestzugkraft. Die Hülsenpuffer enthielten Kegelfedern von 350 N Endkraft. Der Wagenkasten bestand ausschließlich aus Stahl. Stirnwandklappen und Türen waren nicht vorhanden. In dem 4 mm dicken Blech gab es zwei Entwässerungsöffnungen von je 100-mm-Durchmesser, die mit einem Schieber verschlossen werden konnten.
Zum Ein- und Aussteigen in bzw. aus dem Laderaum befanden sich an der Stirnwand außen eine Leiter und innen Steigeisen. Die Wagen wurden 1968 in das Gattungszeichen F sowie die Leitzahl 40.2 und 1976 mit Wegfall der Leitzahl in die Gattungsschlüsselnummer 6000 bzw. 6001 umgezeichnet. Die letzten Wagen dieser Bauart sind 1984 ausgemustert worden.

- Ladelänge 8,76 m
- Ladebreite 2,83 m
- Ladehöhe 1,50 m
- Ladefläche 24,50 m²
- Laderaum 36,80 m³
- Wagenboden über SO 1,19 m
- Länge über Puffer 10,10 m
- Eigenmasse 10,250/9,400 t
- Achsstand 6,00 m
- Lademasse 28,00 t

H0-Heimanlage unseres Lesers Michael Weber, Neusalza-Spremberg
Von Modellbahnfreund G. Fromm kommentiert und nachkonstruiert
Größe: 2,75 m × 1,50 m (größte Abmessungen); Thema: Eingleisige Nebenbahn; Ort: Hügelland; Zeit: IV. Epoche. Gleissystem PIKO-H0 und z. T. Pilz-H0, etwa 12 m Gleis, 11 einfache Weichen und eine doppelte Kreuzungsweiche; Bebauung: überwiegend VERO-Bausätze. Die Anlagenform resultiert aus den Gegebenheiten des Zimmers.
Mein Kommentar:
Unser Leser Michael Weber ist 19 Jahre alt und hat gewiß schon einige Modellbahn-Erfahrungen. Der Gleisplan seiner Anlage zeigt, daß in der Nenngröße H0 doch schon eine beachtliche Fläche benötigt wird, um nur eine „kleine Modellbahnanlage" aufbauen zu können. Seine gewählte Gleisführung ist unkompliziert. Es handelt sich praktisch um zwei verschlungene Ovale. Unbedingt muß aber darauf geachtet werden, daß die Gleisradien (oben, links und rechts) unter 380 mm zu verringern sind. Das zweigeschossige Stellwerk des Bahnhofs ist überdimensioniert, was vor allem gegenüber dem nur eingeschossigen Empfangsgebäude deutlich wird. An sich würde für die drei Weichen und zwei Signale kaum ein Stellwerk benötigt; beim Vorbild hätte man die Stellvorrichtungen sicherlich im Empfangsgebäude angeordnet.
Ein vom Hausbahnsteig abfahrender Schienenbus (VT) muß im verdeckten Streckenabschnitt halten und wieder zurückfahren, um anschließend zum Hausbahnsteig zu gelangen. Anstelle der Holzhandlung (2) hätte man auch einen kleinen Güterschuppen mit kurzer Ladestraße anordnen können. Die kleine Lokeinsatzstelle wurde recht vorbildgetreu ausgeführt. Schaltungstechnisch gibt es bei dieser Anlage keine Probleme. Der Gleisplan gibt Anregungen, vorhandene räumliche Gegebenheiten optimal auszunutzen. Sich bei den geringen Flächenabmessungen auf eine bescheidene Nebenbahn zu beschränken, bringt auch hier Gewinn. Es müssen nicht immer lange D-Züge sein.
Das meint Euer Günter Fromm



dingungen (Masseverhältnisse zwischen Schmalspur- und Regelspurwagen) erforderte. Auf dem Territorium unserer Republik dominierte und dominiert die Schmalspur von 750 mm. Für geringe Ansprüche war die Spurweite von 600 mm, häufig auch als Feldbahnspur bezeichnet, durchaus zweckmäßig.
Der Streit um die Spurweite ging sicherlich jeder Baukonzeption für eine Eisenbahn voraus. Zu viel hängt von der Spurweite ab, so daß hier keine allgemeinen Regeln aufgezählt werden können. Sicherlich waren aber die Baukosten ein wichtiger Maßstab. Ein paar Kuriositäten sollten noch erwähnt werden. In Südafrika dominiert die Kapspur mit 1 067 mm. Die Spurweite des Doberaner „Molli" beträgt 900 mm, die der Pioniereisenbahn in Dresden 381 mm, die der Straßenbahn in Dresden 1 450 mm. Für die Transformation der Spurweiten des Vorbilds auf die Modellbahnlandschaft spielt natürlich der Modellmaßstab eine wesentliche Rolle. Aber da die ohnehin nicht immer sehr großen Unterschiede bei zunehmender Maßstabsgröße nicht mehr streng voneinander unterschieden werden können, wurden die Modellspurweiten in den „Normen für Europäische Modelleisenbahnen" (NEM) 010 und 020 genormt. Diese Norm kann hier nur auszugsweise wiedergegeben werden. Danach sind die abzubildenden Spurweiten in folgenden Gruppen zusammengefaßt: 1 250...1 700 mm, 850...1 250 mm, 650...800 und 400...650 mm.



Für eine Anlage im Maßstab 1:87 ergeben die entsprechenden Modellspurweiten H0 – 16,5 mm; $H0_m$ – 12 mm, $H0_e$ – 9 mm und $H0_i$ – 6,5 mm. Jetzt kann man schnell erkennen, daß die Spurweite $H0_m$ der von TT entspricht, während weiterhin gilt $H0_e$ ≙ N und $H0_i$ ≙ Z. Wer tiefer in diese „Geheimnisse" eindringen will, kann sich eine Tabelle der Modellspurweiten nach dieser Orientierung selbst aufstellen oder muß direkt die NEM 010 zur Hand nehmen.
Die Nenngröße 0 (Maßstab 1:45) hat eine Modellspurweite von 32 mm, die der Vorbildgruppe 1 250 bis 1 700 mm entspricht. Da Gartenbahnen häufig Schmalspurbahnen darstellen, entsprechen die 32 mm Modellspurweite der Nenngröße I_m.

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt,
und Clemens Hahn (DMV), Ilmenau

Das Sandgleis – ein originelles Detail

Eine interessante Einrichtung ist bei der Eisenbahn in den vergangenen drei Jahrzehnten immer seltener geworden: das Sand- oder „Fang"-Gleis. Die Talbahnhöfe langer oder steiler Gefällestrecken wurden früher häufig durch Sandgleise geschützt. Züge, deren Bremsen versagten, oder unkontrolliert abrollende Wagen sollten in diese mit Sand überdeckten und in einer Gegensteigung liegenden Gleise geleitet und schonend zum Stehen gebracht werden. ⟨1⟩ Vervollkommnete Druckluftbremsen und die verbesserten Verhältnisse der wirksamen Bremsmasse zur Gesamtmasse der Züge machten Sandgleise seit Beginn der 50er Jahre praktisch funktionslos. Hinzu kam, daß die Bergbahnhöfe inzwischen so gestaltet worden waren, daß Schutzweichen den Übergang sich ungewollt in Bewegung setzender Fahrzeuge auf die freie Strecke verhinderten. Heute werden Sandgleise fast ausschließlich nur noch auf Rangierbahnhöfen angelegt. Die folgende Beschreibung eines Sandgleises soll dazu anregen, das beliebte Modelleisenbahn-Motiv „Nebenbahn im Mittelgebirge" um ein originelles Detail zu bereichern.

Das Sandgleis

Mit Inbetriebnahme des Abschnitts Gehren (Thür)–Großbreitenbach der Strecke Ilmenau–Großbreitenbach am 1. Dezember 1883 erhielt die seinerzeit weniger als 500 Einwohner zählende Gemeinde Möhrenbach Eisenbahnanschluß. Die Centralverwaltung für Secundärbahnen des Berliner Generalunternehmers Herrmann Bachstein erbaute die Strecke als Staatsbahn des kleinen Fürstentums Schwarzburg-Sondershausen. Bachstein betrieb die Bahn zunächst gegen Pacht, kaufte sie 1884 und brachte sie in die 1885 gegründete Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (SEG) ein. ⟨2⟩

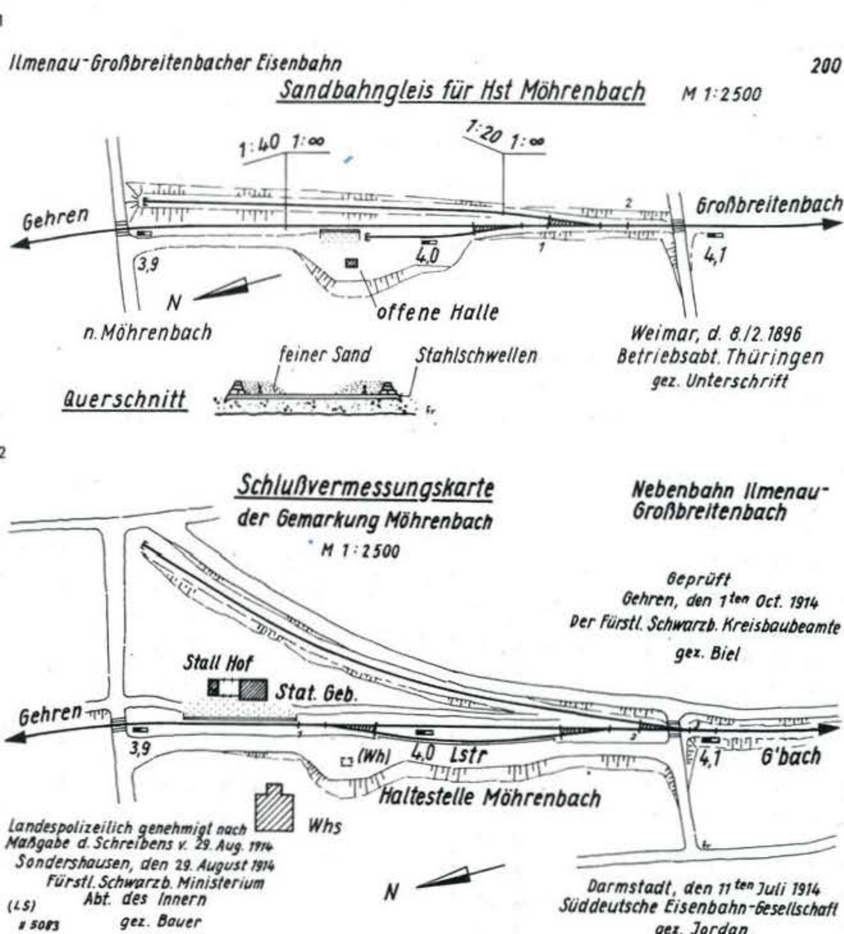
Der Haltepunkt (Hp.) Möhrenbach (529,36 m ü. NN) wurde auf dem am stärksten geneigten Abschnitt der Strecke zwischen den 7,25 km voneinander entfernten Bahnhöfen Gehren (480,74 m ü. NN) und Neustadt-Gillersdorf (694,54 mm ü. NN) eingerichtet. Die Anlagen waren – dem abzusehenden geringen Verkehr entsprechend – denkbar einfach gestaltet. Ein offenes Bretterhäuschen diente den Reisenden zum Unterstellen, und ein etwa 20 m langes Stumpfgleis genügte als Freiladegleis.

Im Jahre 1896 ließ die SEG im Hp. Möhrenbach ein Sandgleis anlegen (Abb. 1). Damit sollten außer Kontrolle geratene, zu Tal rasende Waggons oder Züge aufgehalten werden, bevor sie im Bahnhof Gehren Schaden anrichten konnten. ⟨3⟩

Glaubhaften mündlichen Überlieferungen zufolge gab ein Unfall Anlaß zu dieser Maßnahme.

Die Weiche 2 wies in Grundstellung in das Sandgleis. Jeder Zug mußte vor der Weiche halten, dem Schaffner oblag das Umstellen der Weiche vor und nach Passieren des Zuges. Nach der Jahrhundertwende nahmen einige kleine Gewerbebetriebe in Möhrenbach einen solchen Aufschwung, daß die Anlagen erweitert werden mußten (Abb. 2). Im Jahre 1914 ging der Umbau vonstatten: An die Stelle des Stumpfgleises traten ein beiderseits angebundenes Freiladegleis und eine befestigte Ladestaße. Die Bahngesellschaft konnte ein östlich des durchgehenden Hauptgleises gelegenes Grundstück erwerben. Sie ließ die zum Sandgleis abzweigende Weiche nach Süden verrücken und das Sandgleis nach Osten verschwenken. Zwischen Haupt- und Sandgleis fanden der neue Bahnsteig sowie ein Bahnwärterhaus mit Nebengebäude und Wirtschaftshof Platz. ⟨4⟩

Diese Gestalt behielt der kleine Bahnhof bis um 1950 bei. Dann wurde das Sandgleis, welches seinen Zweck nie erfüllen mußte, entfernt. Mitte der 60er Jahre wurde auch das Freiladegleis zurückgebaut.



Das Bahnwärterhaus (Abb. 3)

Das Gebäude, im Grundriß und Aussehen von solchen ähnlicher Zweckbestimmung abweichend, entsprach voll und ganz den örtlichen Verkehrsbedürfnissen. Der eingeschossige Holzfachwerkbau mit ausgebautem Dachgeschoß war teilunterkellert (nur Raum 1 und 3). Im Erdgeschoß befand sich neben einem Warteraum (4) ein „Güterbo-

den" (2) für die wenigen Stückgüter. Neben einem Wohnzimmer (3) war eine geräumige Wohnküche (1) angeordnet, von der durch ein winziges Schalterfenster neben dem Schornstein Fahrkarten durch einen „Agenten", der das Haus mit seiner Familie bewohnte, verkauft wurden. Gewandelte Treppenläufe führten in den aus Bruchsteinmauerwerk hergestellten Keller (Natursteinstufen) und in das Dachgeschoß (Holztreppe). Neben einem Bodenraum (7) war eine Kammer (5) angeordnet, durch die man die beiden Schlafzimmer (6, 8) erreichte.

Wand- und Dachflächen waren mit Schiefer bekleidet und entsprachen so der landschaftsgebundenen Bauweise für die rauhe und freie Höhenlage. Hölzerne Fensterläden sollten vor allem im schneereichen Winter vor Kälte schützen. Die von der Originalzeichnung übernommene Beschriftung vermittelt historische Impressionen.

Das Abortgebäude (Abb. 4)

Das kleine Abortgebäude wurde in gleicher Konstruktionsform wie das Bahnwärterhaus ausgeführt (Bruchsteinsockel, Holzfachwerkwände, Wand- und Dachflächen mit Schieferbelag). Es erhielt zwei Aborte für Reisende, einen Abort für die Mieter und einen kleinen Stallraum. Das Dachgeschoß war als begehbarer Bodenraum für Futtervorräte ausgebildet.

Ein Bretterzaun verband beide Gebäude und schloß den Wirtschaftshof ein (siehe auch Abb. 2). (5)

Der Modellbau

Alle Abmessungen sind den maßstäblichen Zeichnungen zu entnehmen. Es wird die Gemischtbauweise empfohlen. Wände, Zwischendecken und Dachflä-

3

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft — *• Linie: Ilmenau - Großbreitenbach •*

Bahnwärterhaus und Nebengebäude
mit Wirtschaftshof für Station Möhrenbach
M 1:2,1:5 (H0)



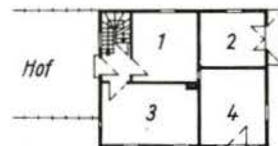
Ansicht von Süden



Ansicht von Westen (Bahn-Seite)

Wand- u. Dachflächen erhalten Schieferbekleidung

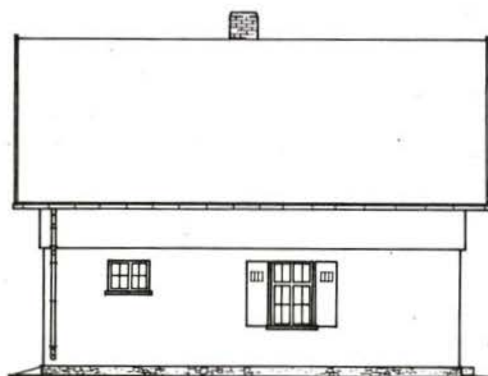




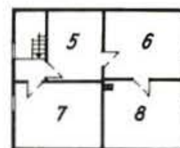
Erdgeschoß M 1:5



Ansicht von Norden



Ansicht von Osten



Obergeschoß M 1:5

Legende:
1 Küche
2 Güterboden
3 Zimmer
4 Warteraum
5 Kammer
6 Zimmer
7 Speicher
8 Zimmer

Landespolizeilich genehmigt n. Maßgabe d. Schrbs. v. 29.8.1914
Sondershausen, den 29.8.1914
Fürstl. Schwarzburg. Ministerium, Abt. d. Innern
gez. Bauer

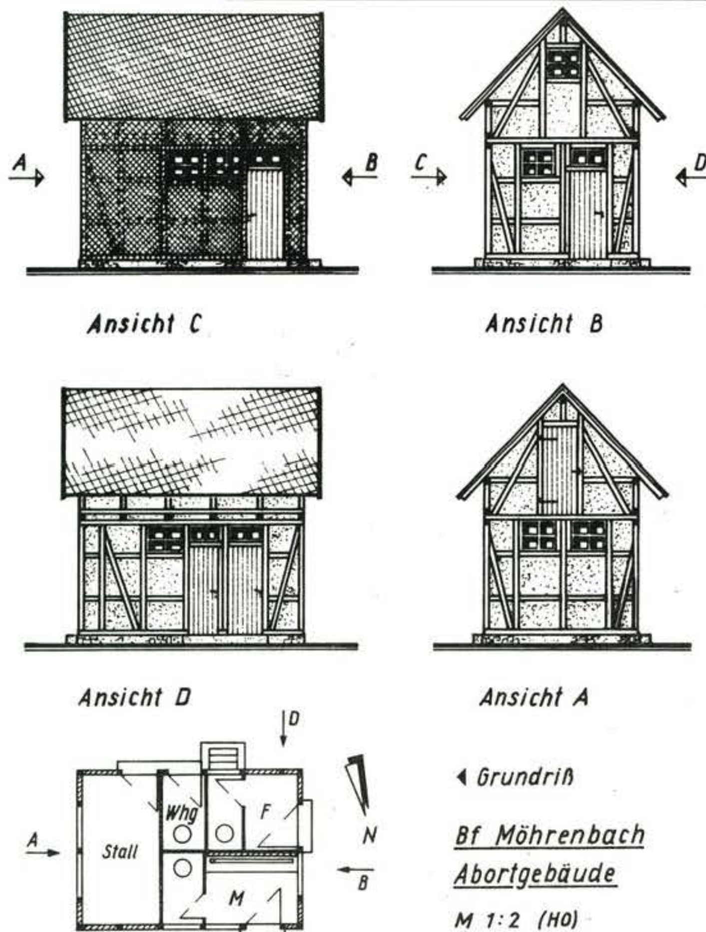
Geprüft.
Gehren, den 1ten Oct. 1914
Der Fürstl. Schwarzb. Kreisbaubeamte
gez. Biel

Darmstadt, den 11ten Juli 1914
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft
Die Direction
gez. Jordan

chen sind aus Sperrholz 2-mm- und 1-mm-Dicke zu fertigen. Bei Verwendung von Pappe entsprechender Dicke sollten die Zwischenwände zur Aussteifung mit eingebaut werden. Am schwierigsten ist die Nachbildung einer vorbildnah wirkenden Schieferbekleidung bzw. -eindeckung (siehe Süd- und Westansicht des Bahnwärterhauses und Ansicht C des Abortgebäudes). Industriell hergestellte Papp- oder Plastetafeln sind ungeeignet. Schieferfarbig (blaugrau bis anthrazitfarben) bemalter Zeichenkarton, der entsprechend geritzt und danach aufgeklebt wird, bietet eine Möglichkeit. Das Aufkleben einzelner Schieferreihen aus ebensolchem Karton ist zwar mühsamer, wird aber meist durch besseres Aussehen belohnt. Auf jeden Fall sollte man erst versuchsweise eine Fläche bekleben und sich dann für eine Methode entscheiden. Wer sich diese Arbeit nicht zutraut, kann die Erdgeschoßwände mit einem Putz und die des Dachgeschosses mit einer senkrechten Holzverschalung versehen. Ist ein ortsbezogener Standpunkt des Gebäudes vorgesehen, müßte jedoch der Originalzustand nachgebildet werden. Ersetzt man die zweiflügelige Tür (Südansicht) und die Tür mit den gekoppelten Fenstern (Westansicht) jeweils durch ein gleichgroßes Erdgeschoßfenster, so ist das Modell auch als „normales" Wohnhaus verwendbar.

Diese Ausführungen treffen für beide Gebäude gleichermaßen zu. Der Bretterzaun ist zweckmäßigerweise aus dünnem Holzfurnier anzufertigen. (6)

4



Ein Diorama

Wäre diese interessante örtliche Situation nicht als Vorbild für ein Diorama geeignet? Thema: „Das Malheur". Ein in das Sandgleis abgerollter offener Güterwagen ist entgleist. Die Holzladung liegt weit verstreut im Gelände. Die Mannschaft des „Hilfszuges", bestehend aus einer Tenderlokomotive und einem Gerätewagen, bemüht sich, das Fahrzeug zu bergen. Der O-Wagen ist mit Hilfe großer Winden eingegleist worden. Lok und Gerätewagen sind nur wenige Meter in das schlecht liegende Sandgleis eingefahren. Ein dickes Stahlseil verbindet Lok und O-Wagen. Mit Volldampf und schleudernden Rädern versucht die Lok, den entgleisten Wagen langsam in das Streckengleis zurückzuziehen. Das Schauspiel hat Neugierige angelockt. Auf dem Seitenweg neben dem Sandgleis (Abb. 2) hält ein Bauer mit seinem Kuhgespann und schaut vom Kutschbock aus interessiert zu. Einige Kinder kommen über das Feld gerannt, auch sie wollen das Malheur bestaunen. Einige Reisende, die auf den Zug aus Ilmenau warten, stehen auch an der Unfallstelle ...

Welcher Leser wird als erster diesen Vorschlag verwirklichen? Zum nächsten Modellbahnwettbewerb bleibt nicht mehr viel Zeit!

Quellenangaben

(1) Vgl. Preuß, Erich; Preuß, Reiner: Lexikon Erfinder und Erfindungen Eisenbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986, S. 283
(2) Zur Geschichte der Strecke siehe Fromm, Günter: 100 Jahre Ilmenau–Gehren. In: ERFURTER BLÄTTER, Erfurt, 5/1981
(3) Vgl. Staatsarchiv Rudolstadt, Abt. C., Fürstentum Sondershausen, Min. Abt. II. Landratsamt Arnstadt-Gehren, Sign. 42, Blatt 172.
(4) Vgl. ebenda, Blatt 271 ff.
(5) Vgl. ebenda, Blatt 269 ff.
(6) Fromm, Günter: Modellbahn-Bauten, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1981

Noch einmal „56 113"

Zum Umbauvorschlag „56 113" im Heft 3/88 empfehle ich folgende Ergänzungen: Damit es eine „richtige G8³" wird, darf folgendes, für diese Maschinen typisches Detail auf keinen Fall fehlen: Zum Antrieb des mittleren Schiebers werden am jeweils rechten und linken Schieberkreuzkopf, an den Voreilhebeln außen, doppelte Übertragungsstangen, die waagerecht unter den Schieberschubstangen liegen, angelenkt. Diese enden an gegabelten, die Schieberschubstange umfassenden Übertragungshebeln, die wiederum über Übertragungswelle und Schwingwelle den mittleren Schieber bewegen. Dies klingt alles sehr kompliziert, ist aber von jedem, der sich an so einen Umbau wagt, leicht nachzugestalten, wenn nur die jeweils außen liegende Übertragungsstange, die Übertragungshebel und eventuell noch die Übertragungswelle angedeutet werden. Das ganze muß am Modell auch nicht unbedingt beweglich sein, ist aber für den Gesamteindruck entscheidend, denn sonst ist ja so ein Umbau unvollständig. Auf allen Fotos, auch dem der Baureihe 58 im Dampflok-Archiv 2, sind die außen liegenden Teile gut zu erkennen.

Ansonsten muß nur noch der linke Umlauf begradigt werden. Die kleine Stufe vor dem Hauptluftbehälter ist bei der 56¹ nicht vorhanden.

G. Wengorz, Mylau

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt an das Generalsekretariat senden. Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Plauen, 9900 – AG 3/5
Am 30. Juli und 31. Juli 1988 Modellbahn-Ausstellung im Kultursaal Plauen (V.) ob. Bf. Öffnungszeit: jeweils 10.00 Uhr–18.00 Uhr. Gezeigt werden die Wettbewerbsmodelle aus dem Bezirksausscheid des BV Dresden zum Internationalen Modellbahn-Wettbewerb. Souvenirverkauf.

Neuzelle, 1222
Die Arbeitsgemeinschaft 2/37 Coschen führt gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn eine Ausstellung von Triebfahrzeugen und Oberbaugeräten vom 8. Juli bis 10. Juli 1988 jeweils 10.00–18.00 Uhr im Bahnhof Neuzelle durch.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Erfurt
Am 3. und 4. September 1988 von Erfurt über Zella-Mehlis–Schmalkalden nach Pappenheim und zurück. Lokomotiven 44 1093, 86 ..., 94 1292, Bag-Wagen vsl. Abfahrt/Ankunft in Erfurt 7.00/18.30 Uhr. Teilnehmerpreis: Erwachsene: 41,– M, Kinder (6–10 Jahre) 23,60 M, DMV-Mitglieder 36,– M, jeweils mit Imbiß und Programm. Weitere Ermäßigungen sind nicht möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung Erwachsener möglich. Getränke, Imbiß- und Souvenirverkauf im Zug.
Teilnehmerkartenbestellung nur per Postanweisung unter Angabe des Fahrtages (wenn Ausweichtermin möglich, bitte angeben) und der gewünschten Karten (Erwachsene, Kinder, DMV-Mitglieder) bis zum 30. Juli an: DMV AG 4/70 Jena, Wilhelm-Pieck-Str. 32, Jena-Lobeda, 6902.
Anmeldungen von DMV-Mitgliedern bitte als AG-Sammelbestellung. Die Teilnehmerkarten werden bis zum 20. August 1988 zugeschickt. Eventuelle Reklamationen über nicht ordnungsgemäß erhaltene Karten können nur bis zum Fahrtbeginn geltend gemacht werden.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit, über das Reisebüro der DDR – Generaldirektion – Alexanderplatz 5, Berlin, 1020, an dieser Fahrt teilzunehmen.

AG 4/6/63 „Traditionsbahn" Erfurt
Traditionsbetrieb Erfurt Hbf–Erfurt West–Erfurt-Bindersleben:
am 23./24., 30./31. Juli
am 06./07., 12./14., 20./21., 27./28. August 1988
Zug 1: Erfurt Nord–Erfurt-Bindersleben–Erfurt Hbf
Abfahrt Erfurt Nord 9.00 Uhr,
Ankunft Erfurt Hbf 12.30 Uhr
Zug 2: Erfurt Hbf–Erfurt West–Erfurt Hbf
Abfahrt Erfurt Hbf 12.52 Uhr
Ankunft Erfurt Hbf 15.56 Uhr
Bei Zug 1 Fotohalte zwischen Erfurt Nord und Bindersleben. Fahrzeiten und Unterwegshalte siehe Kursbuch-Strecke 644.
Vorgesehene Lokbespannung:
23./24. Juli 52 6666, 74 1231
30./31. Juli 38 205, 86 1501
06./07. August 103 027, 86 1501
65 1049, 50 2740
13./14. August 95 1027, 38 1182
20./21. August 89 1004, 94 1292
27./28. August 94 1292
Fahrpreise: Zug 1 – 7,00 M
Zug 2 – 6,00 M
jeweils Hin- und Rückfahrt
Kinder, Schwerbeschädigte, Rentner und Studenten zahlen die Hälfte.
Fahrkartenbestellung durch Einzahlung des Betrages per Postanweisung an DMV, AG 4/6/63 „Traditionsbahn" Erfurt, PSF 725, Erfurt, 5010.
Auf dem Empfängerabschnitt bitte Fahrtag, Zug und Personenzahl angeben. Restkarten sind am Zug erhältlich.

AG 3/67 Freital-Hainsberg
Anläßlich des Jahrestages der Eröffnung der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf findet am Sonnabend, dem 3. September 1988 eine Sonderfahrt statt. Abfahrt/Ankunft Freital-Hainsberg etwa 9.00/16.00 Uhr. Teilnehmer melden sich bitte durch Einzahlung des Fahrpreises (8,00 M) mittels Postanweisung an AG 3/67, PSF 2, Freital 2, 8210.

AG 3/7 – Dresden
Traditionsverkehr auf der Kirnitzschtalbahn mit dem HTW 9 am 10./24. Juli sowie 14./28. August, 10./11./24./25. September und 7. Oktober 1988.

Arbeitsgemeinschaften

Interessenten zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft melden sich bitte beim Freund Wolfgang Zwicker, Werner-Seelenbinder-Str. 21, Güstrow, 2600.

Wer hat – wer braucht?

Biete: H0, E 44; E 46; BR 24; 81; VT 33; E 110; BR 65 (Eigenbau); Gehäuse E 63; Rollböcke $H0_m$; Kataloge Betriebsbücher; div. Wagen u. Literatur. Liste anfordern! Suche: Triebfahrzeuge u. Kataloge 40er u. 60er Jahre (nur Nachkriegsproduktion DDR) E 46 braun; ET 33; REHSE – E 18; 94; VT; Schicht 03; BR 62 Bergfelde. **Gerhard Seyfert, Hirschsprung 6, Berlin, 1163**

Biete: Lokschild BR 50 EDV; H0: BR 38^{10-40}; TT: VT 135; $H0_e$: Wismarbus; div. Literatur (Liste anfordern). Suche: „Die BR 01"; „Die BR 44"; „Die Muldenthalbahn"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Die Schmalspurbahn Gera-Pforten–Wuitz-Mumsdorf"; „Die Saal-Eisenbahn"; in H0: BR 57, 58, 84; Lokschild BR 75, 58. **Uwe Meyer, Stormstr. 27, F 85/01, Neuenhagen, 1272.**

Biete: H0, Loks, Wagen, Zubehör (Liste gegen Freiumschlag). Suche: H0, BR 84, 91 (HRUSKA); BR 19^0 (sächs. XX HV); $H0_e$: sächs. IVk; sächs. VIk; BR 99^{73-76}; BR 99^{77-79} (Eigenbau); Gleismaterial u. 4achs. GW von „technomodell"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Die BR 01"; „Die BR 44"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Schmalspurbahnen in Sachsen". **Lutz Friedrich, Buckower Ring 25, Berlin, 1141.**

Biete: Eisenbahn/Modelleisenbahnkalender; Kataloge; Gleisplanhefte; Bilder von der Eisenbahn. **Eckhard Ullrich, Christoph-Probst-Str. 10, Leipzig, 7022.**

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Suche: H0, BR 03 (Schicht); 23; 42; 50; 80; 81; 84; 89 sä. u. 91; Schmalspurbahn Gera-Pforten ...; Saaleisenbahn; Kursbücher DR 62/63, 67/68, 72/73, 77/78. **Wolfgang Kießling, Clara-Zetkin-Str. 4, Blankenburg, 3720**

Biete: TT, LVT m. BW; BR 180; 92; V 36; div. Güter- u. Personenwg; Kleinmaterial, Kataloge; 2-mm-Schienenprofil Neusilber u. verkupfert; H0: BR 01^5 Öl; Windbergwg; Bausatz Draisine; Rollböcke; Schwellenband; „me" 72–87 kompl., geb.; „me" Einzelhefte 64–87; div. Modellbahn- u. Eisenbahnliteratur. Liste anfordern. Suche: N-Schwellenband; BR 55; Windbergwg; $H0_e$, $H0_m$-Rollwg; div. 2- u. 4achs. Wagen; Schwellenband, Rads. m. Ritzel BR 99 HERR; Dias u. Fotos d. ehem. Schmalspurbahn Klingenberg–Frauenstein (auch leihw.); div. Hefte „me" 52–79; Mügelner Schmalspurnetz; MBB 7; Schmalspurbahnen in Sachsen; Broschüre üb. sächs. Bahnen. **Rolf Wetzel, Otto-Buchwitz-Str. 35, Berlin, 1140**

Biete: H0, BR 24; 64; VT 135; div. Wagen; Lokschilder V 15 2043 (spitze Ziffern); V 60 1518; V 180 010; Eisenbahn-Jahrbuch 74, 81–84. Suche: Dampflokschilder (nur spitze Ziffern); Schilder von Altbau-Elloks (auch EDV-Schilder). **Frank Barby, Dr.-Otto-Nuschke-Str. 7, Tangermünde, 3504**

Biete: N, BR 65^{10}; BR 118 rot/elfenb.; Triebwg mit Beiwg; umfangr. Wagensortiment P+G; Ersatzteile für BR 55, 65^{10}, 118, kompl. Fahrwerk BR 55 u. Gehäuse, Motor Rads., etwa 6 m Schwellenband; Modellbahnliteratur. Suche: TT, BR 86; LVT 171; 3achs. Rekowagen; G-Wagen mit Flach- u. Tonnendach; Automodell „Wartburg" 311. **Andreas Schuster, Steinstr. 19B, Coswig, 8270.**

Suche: Fotos/Dias vom Einsatz ehem. sächs. Schmalspur-Fahrzeuge auf Rügen; Bildmappe Schmalspurbahnen im Ostseebezirk; Eisenbahn-Kalender 76, 77, 81; „me" 1, 2/52; 8, 12/55; 1/56; Sonderhefte. Biete: div. Hefte „me" bis 61; transpress-Literatur. **W. Münnich, Wilhelm-Pieck-Str. 51, Frankfurt (O), 1200.**

Biete: H0, div. Wagenmaterial; pr. G8; TT: BR 80; 35; E 94; div. Wagen; „Schmalspurbahnen zw. Spree u. Neiße"; „Dampflok-Sonderbauarten". Suche: H0, Drehschemelwagen; SKL; BR 91; Fahrgest. VB 140; 426/1110; Geh. VT 135; „Schiene, Dampf u. Kamera"; Franzburger Kreisbahnen; Schmalspurbahnen d. Oberlausitz, – in Sachsen. **B. Freier, Lenzener Str. 2, Perleberg, 2910.**

Biete: H0, BR 50 Altbau; TT: Reko m. Gepäckabt. BDghwse; N, BR 55 u. BR 55 Standmodell goldf.; Ausschneidebögen H0-K „Wuppertal" u. $H0_e$-KKw „Dresden"; Originalzeichnung f. Heißdampfloks d. Königl. Eisenbahn-Direktion Berlin. Suche: H0, BR 42 Gützold; TT: preuß. Packwg 3achs. braun u. grün; E 70; T 334; V 75; BR 50, 35; Dampflok-Archiv 1, 2. **K. Stöpel, Artur-Becker-Str. 13, Nordhausen, 5500.**

Biete: div. Modellbahn- u. Eisenbahnliteratur; Bilder v. d. Eisenbahn (Folge 4) Modellbahnkalender 82; div. Hefte „me" 82–86; Wagen in $H0_e$. Suche: „me" Jhg. 1–13; Broschüren AG 3/58; Modellbahnbücherei Bd 6; H0-Wagen u. alte TT-Wagen. Nur Tausch od. Kauf. **Guntram Rönsch, Hegelstr. 66, Cottbus, 7513.**

Biete: div. transpress-Literatur; Auto-Modelle in H0 u. TT. Liste anfordern. Suche: $H0_m$, Rollwagen, Loks u. Wagen; Rügensche Kleinbahnen; Bilder von der Strecke Putbus–Göhren. **Thomas Schellknecht, Maivichstr. 9, Gotha, 5800.**

Biete: Märklin 00, Lok (defekt); Eilzug-, Gepäck- u. Güterwagen; Weichen; Gleise; Trafo u. div. Zubehör. Suche: $H0_m$ – HERR, Personen-, Gepäck-, Güter- u. Rollwagen; BR 99 auch def. Teile; $H0_e$ „technomodell" GG- u. OO-Wagen; H0: BR 93. **W. Haenelt, Lessingstr. 9, Weißwasser, 7580.**

Biete: Märklin-Dreileitergleis H0 (Profil auf Blech-Schotterbett); „Oldtimer auf Schienen"; „Jugendlexikon Eisenbahn". Suche: 4achs. Gepäckwg (Schicht); Reisen m. d. Schmalspurbahn, Schmalspurbahnen in Sachsen, Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2; BR 01; BR 44; Der Bayrische Bahnhof. **Andreas Lindner, Fr.-Ebert-Str. 15, Groitzsch, 7222.**

Biete: „me" 62–84; BR 01; Modellbahnkalender 75, 83–86, 88; Eisenbahn-Jahrbuch 82–84; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; Glasers Annalen Diesellok; Seilbahnen der DDR; in H0: 01 504; 24; 64; 80; VT 04; V 200; Pico Express; E 44 u. 46 Gleich- u. Wechselstrom; Gehäuse E 44; AEG 46; MY 11; Inox-Stahlwagen. Suche: „me" 52 bis 54 auch Einzelhefte; Umbauten u. Frisuren; Fahrzeug-Archive; Kataloge in H0. In H0: BR 84, 03 (Schicht 62 Bergfelde; E 04; E 05; E 18; E 94; Kohlenstaubbehälter; Kranschutzwg; vord. Laufachse BR 23; Container 20' 30' 40'; Spezialfahrzeuge. **Walter Schumacher, Schelfmarkt 10, Schwerin, 2757**

Biete: Umfangreiches rollendes Material in H0/TT; Straßenfahrzeuge; Literatur. Suche: H0, BR 42; 58; 74; 89; 91 (DR, SNCB) auch def. od. Einzelteile; Rungenwagen; BR 01, BR 44; DLA 3; „me" vor 4/65. Liste anfordern. **P. Mecklenburg, Fritz-Reuter-Str. 57, Schwerin, 2755**

Biete: N, Elloks, Fahrleitungsmaterial; Schwellenband. Suche: N, Dieselloks, Triebwagen (Eigenbau). **Klaus Niedhöfer, Meißner Landstr. 29, Dresden, 8029.**

Biete: div. Hefte „me" 72 bis 83. Suche: div. Hefte „me" 63 bis 80. Liste anfordern. **Roland Bilz, Further Trift 9, PF 13-103-01, Karl-Marx-Stadt, 9082.**

Biete: „Die Müglitztalbahn"; „Schmalspurbahnen zwischen Spree und Neiße". Suche: „Das Bw zur Dampflokzeit". Nur Tausch! **Lutz Röhl, Ahrenshooper Str. 35, 0804, Berlin, 1093.**

Biete: div. transpress-Literatur. in H0: Reisezugwg Büm 234; Figuren; in N: BR 01; Packwg D4 (um 1960); Tiere. Suche: Lok-Archive Preußen und Bayern; in H0: Figuren und Tiere; CFL-Wagen (Neu); Dampflok; „Historische Bahnhofsbauten II". **Jürgen Heuer, Merseburger Str. 65, Weißenfels, 4850.**

Biete: „Dampflok-Archiv 3" 1. Ausgabe; „Schmalspurbahn-Archiv". Suche: Lok-Archiv Sachsen 1 und 2; Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn; Sonneberg–Probstzella; Eisenbahnen in Mecklenburg. **Frank Herzog, Forststr. 14, Neugersdorf, 8706.**

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche H0-Straßenfahrzeuge zu kaufen. TATRA-Zugmaschine m. Schwerlasthänger, Traktor „Famulus", Lkw H3A, Robur, Bagger, Planierraupe, Förderband, Pkw, Multicar, Kran „Weimarlader", Pferdefuhrwerke, in gutem Zustand; für H0$_e$-Dampfloks u. Wagen, Dampflok BR 55 (N). G. Hinz, Mainstr. 16, Petershagen, 1273

Suche zum Kauf „Thüringerwaldbahn", „Schmalspurbahn Gera-P. – Wuitz-M.", „Museumslokomotiven DDR", „Diesellok-Archiv", „Triebwagen-Archiv", „Schmalspurnetz Mügeln, Thum, Wilsdruff", „Die Saal-Eisenbahn", „Metros der Welt". Heindorf, Keplerstr. 9, Neubrandenburg, 2000

Suche H0 Kesselwg., 4achsig, u. E 42. Jürgen Starke, Bebelstr. 66, Crimmitschau, 9630

Suche in N BR 55-DR, M 61-MÁV, BR 204-SNCB, MY-DSB. Wolfgang Uhlmann, Trebeweg 11, Dresden, 8051

Suche Günter Fromm „100 Gleispläne H0, TT u. N" sowie roll. Material N. Thiemert, Allendestr. 71, Schmalkalden, 6090

Suche „me" ab 1952, in N DKW, BR 55 und Eigenbauloks, alles funktionsfähig. Dömeland, Stendaler Str. 91, Arneburg, 3502

Suche Loks in H0 BR 01, 03, 23, 38, 50, 56, 89, 91, 106, 110 rot; BN 150 ČSD sowie Kö, SKL mit Antr., Reko-Wag., Kranwag., selbstentl. Wagen, Rungenw. Kfz-Mod. 1:87 älteren Jhg., UB 80, S 4000, LO, W 311/312, Pferdegesp., Pers.-Gruppen. C. Hartlieb, Pl. d. Roten Armee 20, Wg. 4/13, Bautzen, 8600

Suche E 44 (ZEUKE) und 01 (Stadtilm) sowie Loks und Wagen von Märklin und Spur 0. Manfred Schröder, Annenstr. 6, Plauen, 9900

Suche „me" vor 1979 u. ältere PIKO-Kataloge, Loks BR 23, 81, 89, V 200. Macholdt, A.-Ries-Str. 9, Erfurt, 5023

Suche (gut erh.) H0, WR 4g, Oberlichtw. grün, Bi24, X 89 (braun m. Mietbeh.), Pw4üpr 16, A4ge, BR 84, Laas-Einheit, „Schiene, Dampf u. Kamera", DMV-Brosch. Biete Lokatlas ČSD (Bd. 7), „Berlin u. seine S-Bahn", „MS Spree", Strab.-A. 2–5, „Metros der Welt", „Müglitztalb.", DLA 1, Liegew. ČSD, WRm. J. Leonhardt, Hauptstr. 197, Neudorf, 9314

Jg. Mann sucht Briefwechsel m. Modelleisenbahner. Tausch v. N-Modellen mögl. Wolfgang Uhlmann, Trebeweg 11, Dresden, 8051

Suche Modellautos M 1:87, Ikarus 55, TATRA, S 4000 u. Robur, in allen Ausführungen. L. Schulze, H.-Matern-Ring 5c, Burg, 3270

Wer hilft? Su. Weichen, Gleise, roll. Mat., Sp. I, elek. vor 45, Tauschobj. Sp. 0 vorh., keine Rarit. Zuschr. an: R. Hempel, PF 4016, Göritz, 6551

Kaufe ständig Dias (24 × 36) und Fotos (WPK) mit Dampflokomotiven. Zuschr. an: H. Rieger, O.-Nagel-Str. 68, Bautzen, 8600

Suche für H0 BR 23, 42, Mitteleinstiegw., Eilzugwagen, H0$_m$ BR 99, Personenwagen, Gepäckwagen, Güterw., Rollwagen und Gleismaterial zu kaufen. Zuschr. m. Preisangabe an: Frank Müller, Tannenweg 23, Rostock, 2500

ESPEWE-Modelle zu kaufen gesucht. Jens Kühnler, Billrothstr. 25, Stralsund, 2300

Suche H0$_m$-Rollwagen. W. Sorschke, Hauptstr. 12, Rödern, 8281

Suche in H0 Beiwagen für VT 135, BR 98^{0}, BR 94^{20-21}, ET 188 (Eigenb.) u. Modellbahnkalender 1961, 1967, 1969. Biete Modellbahnkalender 1988. L. Fichtner, Aktienstr. 14, Hohenstein-E., 9270

Suche f. Nenngr. N Güterzuglok BR 55 DR SNCF SNCB u. M 61 MY. W. Licht, Str. der DSF 33, Marienberg, 9340

Kaufe ständig Matchbox- u. Plastmodellautos, auch kompl. Sammlungen. M. Jacobs, Sandstr. 70, Gardelegen, 3570

Biete „Bayr. Bhf. in Leipzig", „Lokomot. Borsig", Modellbahnk. 88, Eisenbahnk. 86, „Bilder von der Eisenb.", „Berlin u. seine S-Bahn", zahlr. Eisenb.-Modelle in TT, BR 107, 103, 221, Dampfl.-Archive. Suche Straßenbahn-Ar. 2 u. 7, „Deutsche Eisenbahn 1835–1985", E 70, E 77, T 334, 254 elf./blau in TT, auch Eigenbau, Eisenbahnk. 1970–80, 84, Eisenb.-Jahrb. 1981–85, E. – Ar. René Guther, Im Tal 31, Kleinmachnow, 1532

Biete „me" 7/56 1–4, 6, 7, 9, 10/52 2, 3, 5, 8, 12/58 3, 6/59 4–8, 10 12/60 1–3, 6–10/61 1960 u. 61 kompl. geb. 7, 8, 11, 12/63 2–12/64 2–4, 8/65 2, 5–9/66 1–12/67 7/69 12/72 1, 3–12/74 2, 3, 8/76 3, 5, 8/81 6, 7, 9, 11/83 3/84 6/85, 8, 11/86 1–12/87 6, 10, 11/87; H0-Geschenkpackg. BR 38^{2-3}, ETA Ibbs Lübzer Pils, BR 58 (Eigenb.), TT BR 221, 3720, 4523. Su. „me" 1952, 53 u. 62 kompl., 8/75, TT E 70, BR 24, 85, 89 (Eigenb.), Rekowagen 3achs., Cipr 05, Citr Pr 056, Güterzugpackwagen, ältere Güterwagen, Plastmodellautos vor 1970 z. B. TATRA, S 4000, H3A, Förderband usw. H0 BR 74, 92. J. Pagio, Rathenaustr. 50, Erfurt, 5024

Biete „Diesellok-A.", Strab.-A. 4, 5, 6, „Gesch. d. Dresd. Strab.", „BR 44", „Uns gehören d. Schienenwege", „Berl. u. s. S-Bahn", „Deut. EB 1835–1985", „Sch. zw. Spree u. Neiße", Brosch. „100 J. Schandau–Bautzen". Suche „Steil. ü. d. Thür. Wald", „Rüg. Klb.", Schmalspurb.-Brosch. V. Hering, Kohlbergstr. 14, Pirna, 8300

Biete kompl. im Tausch Sammlung – N – 28 Loks N (8 × BR 55, 65) 50 teilw. ältere Personen- u. Güterwagen, viel Zubeh., H0 BR 01, 55, 52, 66, 75, 86, 106, 110, BN 150, Lok-A. 2 u. 4, Sachsen 1 u. 2, STR B. 4, „DR A–Z", „Lok d. DR", 1 800,– M. Suche H0$_e$-Loks, roll. Material, Weichen, 15 m Schwellenb., M. Kühl, Allee der Kosmonauten 69, Whg. 2204, Berlin, 1140

Biete „Dampflok-A. 1", „Straßenbahn-A. 6", „Reisezugwagen-A. 2", „Loks der DR", „Dampfloksonderbauarten", „Spreewaldbahn", „Müglitztalbahn", „Saal-Eisenbahn", „Schmalspurbahn Gera ...", „100 Jahre Molli", „Dampflok in Glasers Annalen 1877–1899". Suche Dampflokomotiven in Glasers Annalen 1931–1943 und 1947–1967, Boltz, Otto-Winzer-Str. 6, Berlin, 1142

Biete H0-Anlage, 12 m^2, 3 Stromkreise, Drehscheibe, Bw 18 Loks, 78 Waggons, 3 500,– M. Raimund Liedloff, Grünelinder Str. 8, Berlin, 1165

Biete H0 BR 23, 42, 50, 74 (Eigenb.), 89, 99 (HERR). Suche H0-Material vor 1955, BR 91 (SNCF), BR 61-EAW, BR 62 Bergfelde, H0$_m$-HERR-Wagen. Strelke, Breiter Weg 33, Berlin, 1197

Biete Glasers Annalen 1877–99, 1900–10, je 98,– M, u. 1911–18, 58,– M. Suche Glasers Annalen 1931–67 (nur Tausch). M. Flade, W.-Pieck-Ring 27, Brand-Erbisdorf, 9230

Biete BR 23, 24, 64, 80, 81, 50, 01 in H0. Suche in H0 BR 89, 84, 42, 91, 99 u. Eigenbauten. Vogt, Tulpenstr. 26, Halle, 4090

Biete H0-PIKO-Express-Stromlinienlok (E), E 46 sowie versch. Wagen. Suche BR 24/42/50, 89, 91. P. Michel, Eiserstal 20–10/34, Rudolstadt, 6820

Biete in H0 div. Güterw., BR 03, 38, 56, 130, E 11 grün u. a. Suche SKL (blau) BR 89, 91, VT 137 dreit., 135 m. Bwg., Kursb. und Fahrpl. DR vor 1973. Zuschr. an: M. Janke, Lindenstr. 2, Hetzdorf (Flöhatal), 9381

Biete EB-Jahrb. 84, 85, EB-Kal. 86, 87, 88, 89, MB-Kal. 70, 77, 78, 81, „Einbaum, Dampflok, Düsenklipper", H0 BR 01.5, 55, 106, 118, 130, E 44. Suche „me" alle Jhrg. bis 82, Glasers Annalen 20–30, 31–43, 43–67, H0 BR 01.0-2 (Eigenb.), 03, 05 u. 19 (Eigenb.), 23, 24, 38.10-40, 39.0-2 (Eigenb.), 42, 44 (Eigenb.), 50, 52 Wanne u. 57 u. 58 (Eigenb.), 64, 65 (Eigenb.), 66, 78 (Eigenb.), 80, 84, 89.2, pr. T 3 (Eigenb.), 91, 93 u. 94 (Eigenb.), Triebtender, E 04 u. E 18 (Eigenb.), E 44 alt, E 94 (Eigenb.), ETA, VT 135 DR m. Beiw., VT 137, 2tlg., SKL Draisine, Kö (Eigenb.), Gleisbaumasch. Feldbahnl. H0$_e$ (Eigenb.), H0$_m$-Material, BR 98.0 (Eigenb.), C 4i-33 u. B 4i-33 der DRG. Stock, G.-Dimitroff-Str. 50, Stendal, 3500

Biete EB-Literatur, Liste anf., suche Automodelle H0. D. Huck, Matthesstr. 91, Gera, 6502

Biete „Dampflok-Archiv 1", „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „Die Muldenthal-Eisenb.", „Pionier- u. Ausstellungsb.", „Baureihe 01", „me" 1967/1, 2, 3, 4, 5; 1971/1, 2, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12. Su. Dampflok-Archiv 2 u. 3, N-Diesellok My d. DSB, BR 130/132 Eigenb. J. Iffert, Am Sportheim 2, Ruhla, 5906

Biete in H0 BR 50, 81, 89. Suche in H0 BR 42. Nur Tausch. E. Escher, F.-L.-Jahn-Str. 24, Sonneberg, 6418

Biete „EB-Atlas DDR", „Hist. Bahnhofsb. I", „Schmalspurb. Gera-Pf.-W.-Mumsdf.", „Güterwagen", DLA 4, „Diesellok-A.", „Strab.-Archiv 6", „Strab. in K.-M.-Stadt", „Berlin u. s. S-Bahn". Suche im Tausch, m. Wertausgl. „Schiene, Dampf u. Kamera", „Museumslokomotiven", Modellb.-Buch Bd. 1–4, 6, 7, Reihe transpress-Verkehrsgesch. C. Färber, Str. d. Freundschaft 36, Karl-Marx-Stadt, 9030

Biete „Lok-A. Bayern", 36,– M; „DLA 1", 20,– M; Eisenb.-Atlas, 45,– M; „Saalb.", 15,– M; „Seilb.", 25,– M. Su. Ellok- u. Triebw.-Archiv, Zeuke-TT-Kat., E-Triebw. o. Tokaido TT, Kauf od. Tausch, Weiser, Nr. 55b, Beucha, 7201

Biete H0 Elloks u. Str.-Fahrzeuge. Su. TT E 70 u. a. Fahrzeuge, außer BTTB. B. Baumeyer, Bahnhofstr. 13, Hinternah, 6051

Sammler sucht Modellfahrzeuge d. Fa. Wiking. Fischer, Schwanseestr. 31, Weimar, 5300

Biete Eisenbahn-Jahrbuch 1965 u. 1985, Eisenbahnkalender 1984 u. 1987, „Bilder v. d. Eisenbahn" Nr. 4, ohne Umschlag. Suche „Reisen m. d. Dampfbahn", „Reisen m. d. Schmalspurbahn", LVB-Chronik und „Bilder von der Eisenbahn" Nr. 1. Stroisch, Altenburger Str. 14, Leipzig, 7030

Verkaufe im transpress-Verlag erschienene Bücher und andere, des weiteren Kataloge 1987. Liste anfordern gegen Freiumschlag. Branahl, Großring 61, Dessau, 4500

Verk. H0-Anlage 2 m × 1 m, zweiteilig, Vindebona, E 11, E 69, Nebenbahn, kpl., 2 Dampfloks, Rangierlok, Diesellok, Doppelstockzug u. v. a., zus. 399,– M. Scholz, Prießnitzer Str. 40, Dresden, 8060

Verk. H0-Anlage 3,9 m × 1,5 m, mit viel Zubehör, 2 000,– M. Suche Dias und Fotos von DR-Dampfloks. J. Müller, R.-Harlaß-Str. 85, Karl-Marx-Stadt, 9006

Verkaufe umfangreiches TT-Material mit Pilzgleis, unbenutzt, etwa 1 000,– M. Suche für H0 gut erhalt. Material sowie Pilz-Gleismaterial. W. Broska, An der Siedlung 4, Treuen, 9708

Verk. kompl. TT-Anlage mit viel Zubeh., 850,– M. Biete H0 BR 44 (Eigenb.), Doppelstockwagen, zweiteil., Speisewg. (Schicht). Suche H0 BR 211, 242 rot, BR 175, 132, SKL, D-Zugw. DR grün, elfenbein, ČSD, MÁV, DB, Güterw., Niederbordw., Lowa-Stahlkesselw. grau, Schotterw., Autotransportw. u. a., Modellgleis. J. Takács, E.-Thälmann-Str. 61/b, Mittweida, 9250

Verk. 200 Dampf-, Diesel- u. Ellokfotos, Format 13 × 18, Preis 200,– M; Liste gegen Freiumschlag, K. Stahn, Lößniger Str. 23, Markkleeberg, 7113

Verk. od. tausche TT BR 92, 92 grün, 107, 110, 118, 119, 211, 130 ČSD, 250, V 36, 200, 221, E 11, 42, 499, YC, YM 32, My braun, My rot, M 61, Getr. def., V 180 im Set m. 4 Reisezugwag. Geh. M 61, in H0 BR 24, 52 kon., 86, 120, E 69, VT 135 m. Beiwg., Me-Kal. 76, 78, 81, 85. Suche H0 Triebfzg. aller Art, ME-Kal. vor 76, „me". Bitte mit Freiumschl. D. Löser, O.-Grotewohl-Ring 17 b, Schneeberg, 9412

Verkaufe für Nenngr. H0 rollendes Material (neuwertig), nur zus., sowie Schienenmaterial, Weichen, Häuser, f. 600,– M. Zuschr. an: U. Markert, Hohe Str. 44, Langenbernsdorf, 9623

Zubehör f. TT-Bahn wie Loks, Trafos, Waggons u. v. m. f. 1000,– M (Neupreis 1300,– M) zu verk. F.-M. Simke, A.-Bebel-Str. 121, Frankfurt (Oder), 1200

Verk. Nenngr. H0 umfangr. roll. Mater., auch einz., Gesamtpr. 2500,– M. A. Illinger, Muskauer Str. 21, Forst, 7570

Verk. H0 BR 01, 89,– M; BR 41, 116,– M; BR 95, 245,– M. Liste anford. Konczak, PF 59, Lobenstein, 6850

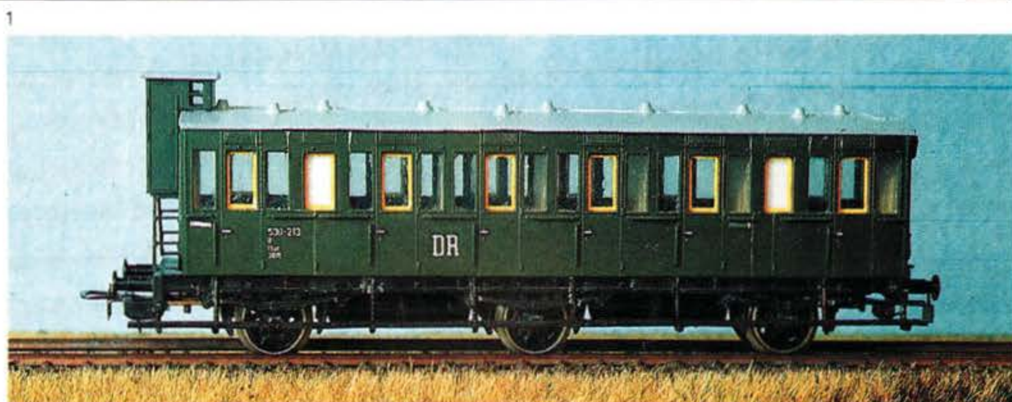
Verkaufe für TT 8 versch. Loks, 48 Wagen, zus. für 750,– M. Gerd Müller, Nr. 102, Kronskamp, 2601

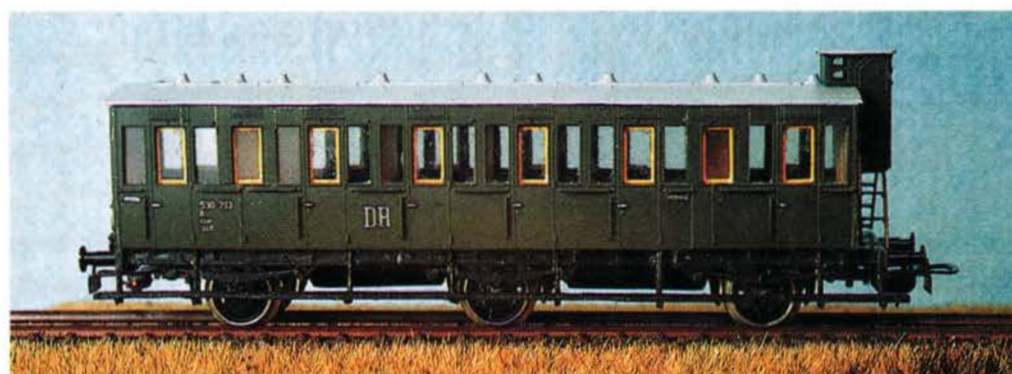
Tausche Uhrmacherdrehbank, kompl., für 500,– M, gegen Schweißgerät, 220 V. W. Petschek, Uhlenweg 35, Rostock 40, 2540

Suche Dampflok-Archiv Band 2, 3 u. 4. Angeb. an: A. Brünn, Leipziger Str. 17, Hessen, 3605

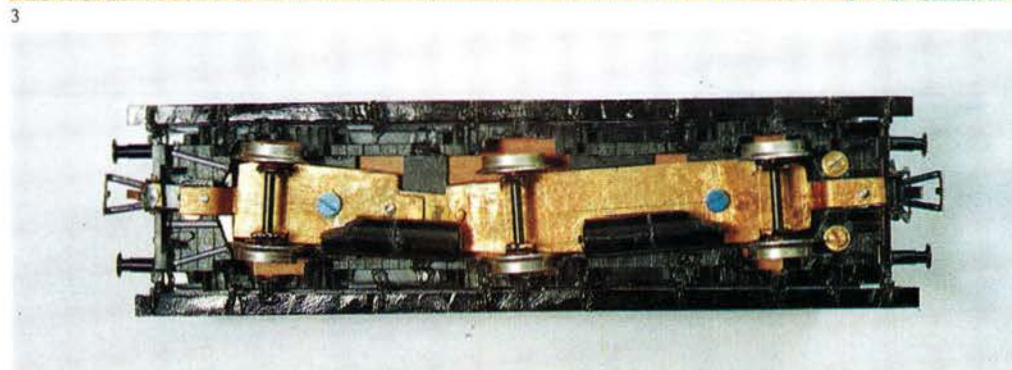
C 3 Sa 91

1





3



Dieses H0-Fahrzeug entstand aus zwei PIKO-Abteilwagen. Grundlage für den Umbau bildete eine im Heft 4/1964 auf Seite 115 veröffentlichte Zeichnung.
Beide Wagenkästen werden durch feine Laubsägeschnitte in Dach, Stirn- und Seitenwände und diese nochmals in eine obere Fensterpartie und einen unteren Türstreifen zerlegt. Aus diesen Teilen kann dann entsprechend dem Vorbild der auf den Abb. 1 und 2 gezeigte Wagenkasten mit Plastkleber zusammengesetzt werden. Die Seitenwände sollten dabei mindestens eine Woche lang zum Aushärten ganz eben aufgespannt bleiben.
Werden die Schnitte und der Zusammenbau sorgfältig vorgenommen, ist keine farbliche Nachbehandlung erforderlich.
Das Laufwerk besteht aus drei ausschwenkenden Lenkachsen mit Innenlagern (Abb. 3). Dadurch hat der recht lange Wagen einen sehr guten Kurvenlauf, und die Achslagerblenden konnten im vorbildgetreuen, seitlichen Abstand fest angebracht werden.

Text und Fotos:
J. Focke, Leipzig



Thema:
Gebäudemodelle

Vorbildlich gestaltet – und nicht nur außen! Joachim Schnitzer, Kleinmachnow, zählt seit vielen Jahren zu den Meistern des filigranen Modellbaus. Unter anderem berichteten wir im Heft 6/1984 über die sehr detaillierte Heimanlage dieses Modellbahnfreundes. In Ergänzung dazu stellen wir heute das Empfangsgebäude Tannenburg – diesmal in abendlicher Dämmerung fotografiert – vor.
Was wiederum einmal mehr beweist, wie lohnenswert es sein kann, auch die Inneneinrichtung unserer als Blickfang gestalteten Modellgebäude nachzuempfinden ...

Foto: J. Schnitzer, Kleinmachnow

Ein Blick auf das N-Bw des Dresdner Modellbahnfreundes Roland Zemke. Auf der Drehscheibe die 98 005, ein Eigenbaumodell.
Foto: Albrecht, Oschatz

